MAREA NOASTRĂ

DECEMBRIE 1947

MAREA NOASTRA

ORGANUL LIGII NAVALE ROMANE

APARE SUB CONDUCEREA ŞI INGRIJIREA COMISIEI INTERIMARE L. N. R.

Redacţia şi Administraţia — SEDIUL LIGII NAVALE ROMANE: BUCUREŞTI, STR. WILSON 15 - TEL. 5.71.08

CUPRINSUL:

	PAG.
Apel	1
Dunărea factor de unitate şi progres de Ing. Sabin Săceanu	2
Crăciun marinăresc de serg. Safta Marius	3
Marinarii Baltici în revoluţia din Octombrie de Lt. Col. N. Lipatov	4
Rolul Marinei într'un stat democratic de Comandor Eugen Săvulescu	5
Nocturnă de cpt. Liviu St. Baicu	6
Voiajul unui veteran de L. Soloviev	7
Liga Navală Română şi „Sovromtransport" de Silvestru Nichifor	8
Ce este motonava „Transilvania" de R. Sneidero şi A. Bărbulescu	10
Zări noi de Traian Filipescu	11
Troţele cârmei de Geo Costa	12
Povestea unui val de Leitan Nicolae	15
Dragoste de mare şi flotă a tineretului sovietic după S. Hesin	16
Escadra intră în port de Jean Bart (Eugeniu Botez)	19
Cum cântă marea de C. Anghel	22
Viaţa Sindicală	23
Actualităţi. — Informaţii	26
Miraj de Marian Dem-Corăbieru	27
Pagina începătorilor	28
Humor	28
Cărţi şi reviste	29
Din viaţa filialelor	31

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN:

Instituţii, întreprinderi . Lei 1500 Particulari . . . . . **Lei 400**

Membrii Ligii Navale primesc revista gratuit

APEL

Ne adresăm membrilor Ligei Navale Române, de pe toată suprafața țării;

Ne adresăm celor ce cred în propășirea noastră pe ape, tuturor celor ce sub povara grijilor zilei, cultivă în suflete, floarea rară a iubirii de apă și tainica ei chemare.

Liga Navală Română, familia și Casa tuturor acestora, este din nou deschisă.

După anii negri a-i războiului, la ridicarea vastului șantier al reconstrucției naționale, chemăm pe muncitori și pe ostași, pe funcționari, pe educatori, pe tânăr ca și pe vârstnic, în rândurile noastre.

Cu puteri unite, să desvoltăm cu suflu nou în masele largi ale poporului, spiritul marinăresc democrat.

Ne vom îmbogăți sufletește pe noi înșine, ne vom face datoria față de colectivitatea căreia aparținem.

Inceputul. deși greu, a fost realizat.

„Marea Noastră" organul Ligei Navale Române, după un an de lipsă, este din nou în mâna cetitorilor.

Dar, opera începută dela centru, așteaptă un sprijin hotărâtor din toate colțurile țării, din partea celor ce ne sunt alături.

Solicităm și așteptăm astfel închegarea neîntârziată a comitetelor de inițiativă L.N.R., pe tot cuprinsul țării.

In desvoltarea acestei munci, Centrala L. N. R. cât și Instituțiile de navigație, acolo unde există, își țin la dispoziție întregul lor concurs.

Stabilindu-se legăturile cu organizațiile locale, Centrala va fi prezentă oridecâteori va fi solicitată, astfel aspirațiunile noastre vor fi materializate și în fapt.

Sub soarele luminos al democrației, pășim cu curaj la drum nou.

COMISIA INTERIMARA DE CONDUCERE

a

LIGEI NAVALE ROMANE

DUNAREA

factor de unitate și progres

de Ing. SABIN SACEANU
Secretar general
la Ministerul Comunicațiilor

„De mult timp, Dunărea, acest bătrân rege al fluviilor din Europa, rege captiv, rege barbar, cu un „trecut atât de tragic, mi-a apărut ca o problemă sumbră. problemă ce poate că e chiar a „omenirii", spunea cândva Jules Michlet.

In adevăr, problema Dunării, care, până la începutul ultimului război mondial, a fost o problemă europeană, a devenit azi o problemă a omenirii, datorită ascuțirei luptei dintre cele două ideologii care împart lumea: dintre capitalism și socialism.

Dunărea nu a cunoscut niciodată, în trecutul ei, o viață însorită.

Impărțită la început, între conducătorii de triburi ce'și disputau stăpânirea asupra apelor ei, ajunge mai târziu în captivitatea feudală.

In tot acest timp, Dunărea îndură, în sectorul ei superior, fărdelegile cavalerilor germani cari se declarau stăpâni, după bunul lor plac, pe anumite portiuni, jefuind convoaiele plutitoare ale negustorilor și termină, către sfârșit, cu închiderea definitivă a ei în granițele imperiului Austro-German.

In sectorul inferior, Dunărea e mai puțin încătușată. Ea face într'o vreme, chiar legătura între tinerele voevodate slave și cele moldo-valahe dela nord; dar pacea e de scurtă durată.

Bizantinii distrug libertatea statelor dela sud, iar în secolul al 15-lea Turcii o distrug și pe cea a statelor de nord, punând stăpânire pe Dunărea de jos timp de mai multe veacuri.

Atât Turcii cât și Austro-Germanii s'au considerat stăpâni absoluți pe sectoarele din trupul Dunării, aflate în granitele imperiilor lor, și au socotit-o ca pe un bun, în tranzacțiile dintre ei.

Burghezia, care începe să se afirme în Europa odată cu veacul al 16-lea, preluând treptat locul feudalismului, are nevoe, în secolele următoare, de fluviile internaționale, pentru transportul mărfurilor fabricate de noua industrie capitalistă a țărilor din nord-vestul Europei.

Marea revolutie burgheză dela 1789 flutură, ca urmare, lozinca libertății apelor și a navigației pe fluviile ce străbat mai multe țări. Acest deziderat nu se ia însă în considerație decât după înfrângerea lui Napoleon, cu prilejul Congresului dela Viena din 1815, când se ia și o hotărâre comună asupra navigației pe marile fluvii internaționale, și deci și pe Dunăre.

Dela acea dată, toate tratatele și conventiile ce s'au mai încheiat între țările europene au cuprins și clauze, mai mult sau mai puțin ușurătoare, cu privire la libertatea navigației pe Dunăre.

Se pune întrebarea însă, dacă acordarea acestei libertăți a reușit să scoată Dunărea din captivitate? Jules Michelet afirmă, pe bună dreptate, că nu. Dunărea a continuat să rămână tot captivă, de această dată însă în căptivitatea capitalismului.

Regimul capitalist al țărilor europene, generator de conflicte, armate sou numai diplomatice, datorite stadiilor inegale de desvoltare industrială, nu poate să asigure un regim de sinceră libertate a navigației pe Dunăre.

Din studiul desbaterilor purtate în conferințele internaționale, ca și din analiza atitudinei delegaților din Comisiunile înființate pentru a garanta acest principiu, se desprinde clar învățământul că cea mai potrivită soluție pentru problemele Dunării nu poate fi dată decât de o Comisiune a riveranilor.

Cazul delegatului francez Barrère care, pentru compensații de altă natură, a elaborat în 1881 un „Regulament de poliție și navigație fluvială" prin care se atingea grav suveranitatea țărilor ripa- pe acea vreme ca România, Serbia și Bulgaria, în favoarea Austro-Ungariei, este concludent. Numai atitudinea hotărîtă, luată în comun de țările lezate, a făcut ca acest Regulament, opriobat chiar de Conferința de la Londra din 1883, să nu fie aplicat.

Deasemenea progresele navigațiunei dela gurile Dunării nu s'a putut realiza decât înfrângând indiferența și adesea chiar reaua voință a delegațiilor statelor neriverane ca Anglia, Franța și Italia, care nu au fost și nu sunt legate prin interese directe de navigația pe fluviu.

Lungimea Dunării navigabile, dela Regensburg la Sulina, e de 2380 km. Pe o distanță de 1800 km. — deci pe 80% din lungimea navigabilă — ea udă malurile țărilor cu o democrație nouă ca: Cehoslovacia, Ungaria, Jugoslavia, Bulgaria, România și marele Stat socialist U. R. S. S.

Aceste țări, cari totalizează aproape întreaga lungime a Dunării navigabile, în calitate de riverani, printr'o muncă proprie, sistematică și conștientă, fără pretinsul ajutor desinteresat al altora, care duce la robire economică și politică iar nu la progres, au dreptul și sunt hotărâte să-și împlinească menirea lor de a așeza un regim de reală libertate a navigației pe Dunăre, de a îmbunătăți condițiile de transport și de a valorifica imensa bogăție pe care o deține fluviul, capabil să pună în funcțiune mari centrale hidroelectrice, să ridice valoarea terenurilor pe care le străbate prin irigațiuni etc.

Regimurile de democrație populară din țările riverane, care au introdus un nou spirit în raporturile dintre popoare: de colaborare și prietenie, eliminând șovinismul ce a învrăjbit relațiile dintre ele și pregătind drumul spre o nouă societate socialistă, sunt chezășie a unui viitor de propășire pentru popoarele din bazinul dunărean.

Calea socialismului va elibera pe om de dorința de exploatare a semenului său și va duce și la încetarea captivității milenare a „bătrânului rege al fluviilor din Europa".

In lumina acestor adevăruri, se pun o serie de sarcini noui pentru Liga Navală Română.

Ea trebue să ducă o acțiune de lămurire asupra importanței pe care o prezintă Dunărea și Marea Neagră ca factori de progres pentru masele largi ale poporului românesc, să desvolte interesul acestuia pentru marină și să formeze un nou spirit marinăresc, închinat idealurilor de pace și prosperitate.

Mergând pe linia acestor comandamente, Liga Navală Română, va dovedi că ia parte la acțiunea de consolidare a nouei democrații populare românești și va avea întreg sprijinul Ministerului de Comunicații pentru atingerea înaltelor sale obiective.

Crăciun marinăresc

Pe vapor e veselie
Patru „duble" au bătut
Din a mărilor magie
Moș Crăciun a apărut.

Nava își urmează drumul
Pe furtună și pe calm
Coșu-și despletește fumul
Iar elicea cântă un psalm.

In această noapte sfântă
Luminoasă ca un far
Toți se bucură și cântă
Și se 'nchină un pahar.

Peste aprigile valuri
Ofițeri și echipaj
Își împart urări și daruri
Pe ruliu și pe tangaj.

Serg Tr. Safta Marius

MARINARII BALTICI

în revoluția din Octombrie

In vara și toamna anului 1917 în timpul serilor pe piața Iakornaia din Kronstadt aveau loc meetinguri de multe mii de marinari, soldați și muncitori. Acelaș lucru se petrecea pe piața Senatului a altei baze a Flotei Baltice — Helsingfors, pe punțile corăbiilor, pe platformele forturilor. Meetingurile la care se discutau evenimentele politice, erau un fel de cluburi populare, asemănătoare cu cele din Paris în Revoluția dela 1789.

Tonul general al meetingurilor de marinari din anul 1917 era neprielnic Guvernului Provizoriu.

Marinarii Balticei se convingeau tot mai mult că are dreptate partidul bolșevicilor care îi preveneau insistent despre contra-revoluția ce se apropia și chemau la contra-atac.

Guvernul Provizoriu a dat în mâinile nemților poziția principală din Baltică – Riga. Apoi marinarii au aflat că Guvernul Provizoriu vrea să dea în mâinile nemților și Petrogradul, iar apoi să le dea și Flota Baltică și în felul acesta să se răfuiască cu Revoluția. Și când Flota Germană a început să răsbată spre Golful Riga, foștii amirali țariști au fugit lăsând unitățile lor în voia soartei.

Singuri marinarii, sub conducerea organizației bolșevicilor au fost nevoiți să respingă ofensiva nemților. Marinarii Balticei în Octombrie anul 1917 în operațiunea care poartă numele Moondzund au pricinuit nemților înfrângeri enorme, care au subminat planurile lor.

Drept răspuns la amenințările lui Kerenski de a se răfui cu Flota Baltică, Comitetul Central al Marinarilor a adoptat hotărîrea sa renumită : „Flota Baltică nu mai execută dispozițiunile Guvernului Provizoriu și nu mai recunoaște puterea sa". Aceasta a fost la 19 Septembrie anul 1917, cu peste o lună înainte de Revoluția din Octombrie.

La elaborarea planului răscoalei socotind forțele de care poate să dispună proletariatul în lupta pentru Puterea Sovietelor, Lenin și Stalin acordau Flotei Baltice o atenție enormă.

La 23 Octombrie, Comitetul Revoluționar Militar, care se afla sub conducerea lui Stalin, a transmis la radioul crucișătorului „Aurora" ordin tuturor unităților militare care se aflau dincolo de granițele Petrogradului de a fi gata la luptă, de a urmări vigilent trupele guvernamentale și de a nu le lăsa la Petrograd.

Dacă ne uităm astăzi la documentele îngălbenite ce au o vechime de 30 de ani, în care este expus planul ofensivei trupelor comitetului revoluționar militar asupra Palatului de Iarnă — ultimul reazim al Guvernului Provizoriu — vom vedea că marinarilor Balticei li se acorda un loc de seamă.

La ora 21, în ziua de 25 Octombrie, un detașament de marinari a ocupat sediul agenției telegrafice din Petrograd. Când junkerii au încercat să închidă ziarul bolșevic „Muncitorul și soldatul" și să acapareze tirajul lui, muncitorii tipografiei cu ajutorul marinarilor sosiți au luat cu forța îndărăt camionul cu ziarele și au arestat pe junkeri. La ora 3 și 30 minute noaptea, spre 25 Octombrie crucișătorul „Aurora", și trowlerul Nr. 15, care stăteau lângă zidurile uzinei conform dispoziției Comitetului Revoluționar Militar au plecat spre mijlocul Nevei lângă podul Nicolaevski și au debarcat pe mal un detașament de marinari care a alungat pe junkeri și a reparat podul desfăcut, deschizând comunicarea între raionul insulei Vasilevski și centru. Imediat după aceasta, marinarii crucișătorului „Aurora", împreună cu marinarii echipajului Flotei de Gardă și cu gardiștii roșii au ocupat hotelul „Astoria" (în apropiere de Palatul de Iarnă), arestând pe ofițerii korniloveni ce se aflau acolo.

La ora 12, ziua, un detașament de marinari a ocupat portul militar, stațiunea de radio „Noua Olandă", Principala Amiralitate și a arestat acolo Statul Major Maritim de Război. Peste o oră marinarii echipajului de gardă împreună cu soldații au ocupat palatul Mariinski, unde se afla așa numitul Pred-Parlament, și a oferit membrilor săi să părăsească sediul. Toate punctele cele mai principale și instituțiile capitalei au nimerit în mâinile poporului răsculat, și la ora 14,35 minute, la ședința Sovietului din Petrograd V. I. Lenin a ținut un discurs scurt.

„Revoluția de muncitori și țărani, — a declarat el sub aplauzele furtunoase ale muncitorilor, soldaților și marinarilor, ce au umplut sala, — **despre a cărei necesitate tot timpul vorbeau bolșevicii, s'a înfăptuit... De aici înainte începe o nouă eră în Istoria Rusiei și această a treia revoluție rusă trebue în ultima instanță să aducă la victoria socialismului".**

In aceiași zi sub semnătura lui V. I. Lenin a fost publicat apelul istoric al Comitetului Revoluționar

(Continuare în pag. 6)

ROLUL MARINEI INTR'UN STAT DEMOCRATIC

de Comandor EUGEN SĂVULESCU
Comandantul Marinei Regale

Prin „Marină" se înțelege, generic, **puterea maritimă** a unui stat, adică facultatea ce o are o țară de a exploata căile de comunicație pe apă pentru a trage foloase politice, economice, militare și chiar culturale.

Această acțiune de exploatare se aduce la îndeplinire prin două instituțiuni fundamentale : **marina de război și marina de comerț.** Acestea sunt organele care exploatează calea maritimă, fiecare în anumite scopuri, care însă cele mai deseori se suprapun.

Căci e foarte greu să se facă deosebirea scopurilor în care lucrează. In timp ce marina de comerț execută transporturi de mărfuri și de pasageri în principal, ea este în acelaș timp și un instrument al politicii economice și culturale a statului respectiv, iar în timp de război ia parte la operațiuni, fie cu vase de transport fie cu vase amenajate ca nave de război auxiliare.

In acelaș mod, marina de război, deși destinată pentru scopuri militare în primul rând, este în acelaș timp un foarte puternic instrument al politicii, contribue în mare măsură la desvoltarea legăturilor culturale și este și protectoarea naturală a marinei de comerț.

Aceste două instituțiuni își împletesc acțiunea și utilizează deseori un material asemănător și un personal comun. Este o strânsă înrudire între ele și una fără cealaltă nu poate exista.

In afară de acestea, intră în noțiunea de putere maritimă și celelalte instituțiuni, menite să dea viață primelor două, administrațiunile portuare și de întreținere a comunicațiilor, șantierelor și arsenalele, etc.

Această marină — astfel concepută — este o emanațiune a statului pe care îl deservește. Ea poartă pecetea regimului politic al statului respectiv. Astfel țările imperaliste din Apus și de peste Ocean au și o marină foarte desvoltată, pentru a putea pătrunde cu capitalul, cu mărfurile și cu agenții lor în inima continentelor și țărilor pe care vor să le exploateze. In afară de o industrie puternică, capitalismul monopolist are nevoie de o marină desvoltată pentru a o folosi ca instrument de împilare a celorlalte popoare.

Marinele statelor imperialiste constitue instrumentul de forță care întinde tentaculele monopoliștilor exploatatori peste întregul glob. Exportul de capital, exportul de mărfuri și exportul de idei se face pe această cale.

Cu totul altul este rolul marinei într'un stat democratic. Ea nu străbate mările pentru a împila alte popoare. Din contra, pavilionul ei reprezintă stindardul libertății pentru clasa muncitoare in țările respective. Ea este un instrument de schimb — dela egal la egal — nu pentru exploatarea altora, ci pentru buna stare a celor ce muncesc.

De aceia marina unui stat democratic trebue să fie puternică : pentru a exclude din apele sale prezența agenților exportului imperialist. **„Produsele proprii pe vasele proprii"**, aceasta trebue să fie lozinca.

După cum în domeniul industrial, o țară democratică trebue să se desvolte pentru a scăpa de sub tutela economică a monopoliștilor capitaliști străini, tot astfel — dacă nu și mai mult — ea trebue să-și aibe o marină proprie care o va feri de exploatarea imperialistă a transporturilor.

Să luăm acum cazul României. Regimurile de guvernare din trecut lansaseră deviza : **„Nu ne trebue industrie ! Suntem o țară agricolă".** Această concepție ne punea definitiv la remorca capitalului străin, operațiune care aducea mari beneficii clasei exploatatoare și menținea poporul în sapă de lemn.

In acelaș mod, aceiaș oameni au lansat deviza: **„Suntem o țară continentală. Nu ne trebue marină. Marina este un lux".**

Dar iată că statisticele ne spun că exploatarea liniilor noastre de navigație se făcea 92% sub pavilion străin și numai 8% sub pavilion românesc. Petrolul, cheresteaua și cerealele noastre, la a căror exploatare câștigam atât de puțin, mai aduceau beneficii exploatatorilor și pe calea transporturilor maritime și fluviale. Tot acest „lux' trecea în buzunarele lor.

Iar poporul a fost ținut în ignoranță asupra acestor probleme, pentru a nu i se deschide ochii și a nu amenința pozițiile pe care clasa exploatatoare dela noi le câștigase în slujba exploatării transporturilor noastre de către imperialiștii din afară.

Trebue ştiut că exploatarea raţională a căilor noastre de transport pe apă, poate aduce ţării un venit comparabil cu cel provenit din oricare altă ramură economică de prim plan şi chiar cu cel al agriculturii.

Tebue ţinut seamă că avem o poziţie geografică unică, caracterizată prin faptul că suntem aşezaţi la un cap de linie maritimă, la extremitatea celei mai importante artere de navigaţie fluvială de pe glob şi că în acelaş timp putem colecta pentru transport produsele tuturor statelor prietene şi democrate dintre Baltică şi Marea Neagră, care nu au ieşire la mare.

Aceasta este lumina în care trebue privită problema maritimă ţării noastre în concepţia nouei noastre democraţii populare.

Marina, alături de industrie, este instituţia prin care ne vom apăra de împilarea imperialismului din afară şi care, în acelaş timp, va deveni o resursă fundamentală în economia României.

„Produsele proprii pe vasele proprii".

(Continuare din pag. 4)

Marinarii baltici în Revoluţia din Octombrie

Militar „Către cetăţenii Rusiei", în care se comunica că Guvernul Provizoriu a fost răsturnat.

Dar acest fost guvern, lipsit de putere, se afla în odăile Palatului de Iarnă şi nu se preda. Folosindu-se de un fir care întâmplător n'a fost descoperit de cei răsculaţi, el s'a legat cu cartierul Comandantului Suprem al Armatei şi a cerut să fie trimise de pretutindeni forţe în ajutor. O telegramă corespunzătoare a primit şi comandantul Flotei Baltice amiralul Razvozov. Dar el pur şi simplu a ars această telegramă deoarece la dispoziţia sa nu se afla nicio forţă. Toate vapoarele flotei se aflau în mâ nile marinarilor revoluţionari şi ei mergeau din Kronstadt şi Helsingfors spre Petrograd. In noaptea spre 25 Octambrie, vaporul de mine „Zarea Libertăţii" a ocupat poziţia în isvoarele canalului marit m pe accesele spre Petrograd. Un detaşament de marinari a ocupat Oranienbaum şi Peterhof desarmând acolo şcoalele de locotenenţi. Un mare detaşament de vapoare a sosit cu marinari din Kronstadt către ora 16 în ziua de 25 Octombire la Petrograd şi primele coloane de marinari debarcaţi au umplut cheiurile Nevei şi pieţele lângă Palatul de Iarnă.

La ora 18,20 minute Guvernului Provizoriu — a fost înmânat un ultimatum cu propunerea de a se preda. Răspuns n'a urmat : guvernul răsturnat aştepta sperând că va veni ajutor din afară.

Atunci Comitetul Revoluţionar Militar a fixat asaltul asupra Palatului de Iarnă. La ora 21 crucişătorul „Aurora" a tras în aer, ceea ce a fost un semnal pentru asalt. Imediat marinarii artilerişti au deschis un foc de tunuri asupra Palatului de Iarnă din cetatea Petropavloscaia. Detaşamentele revoluţionare ce încercuiau Palatul, au pornit în ofensivă.

Spre miezul nopţii grupuri răzleţe de marinari s'au apropiat prin Ermitaj şi din partea Amiralităţii în încăperile lăuntrice ale palatului şi au apucat să dezarmeze pe apărătorii lui. La ora 22,10 minute au fost arestaţi membrii Guvernului Provizoriu, iar peste o oră, al doilea Congres care se afla la Smolnii a primit ştirea acestui fapt. Congresul a adoptat apelul compus de Lenin „Către muncitori, soldaţi şi ţărani", Staţiunea de radio maritimă „Noua Olandă" a anunţat lumii întregi naşterea noului stat socialist al muncitorilor şi ţăranilor.

Aceasta a fost la ora 6 dimineaţa în ziua de 25 Octombrie 1917. Asupra Petrogradului a apărut zarea erei noui, anunţată de salvele depe „Aurora".

de Lt. Col. LIPATOV

Nocturnă

Mereu, vin valuri după valuri
Şi sgomotos se sparg la coastă...

Pământul rupt, desprins din maluri
Se'neacă'n fund de mare-albastră.

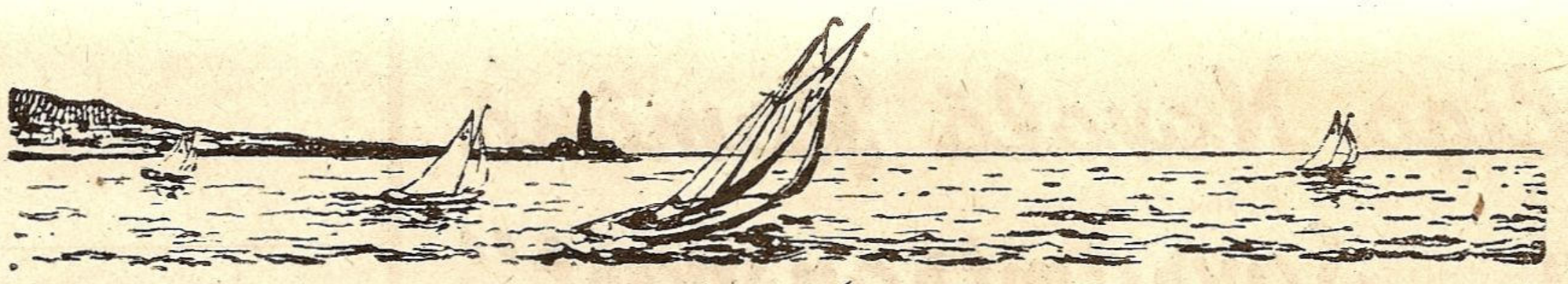
Adie briză răcoroasă,
Sub cerul luminat de stele
Şi blândă luna mlădioasă,
Aşterne raze printre ele.

In zare, violet luceşte
Lumina unei bărci cu vele.
Ce-alene înspre port pluteşte,
Pe valul înflorit de stele.

Se lasă ceaţă plumburie.
Străpunsă de lumini de faruri...

Şi barca albă, jucărie,
Se leagănă încet pe valuri.

Cpt. Liviu St. Baicu



Voiajul unui veteran

Oamenilor din Sevastopol, nava aceasta le era cunoscută sub porecla de „Bătrâna Cucoană". Fusese lansată în anii din urmă ai veacului trecut şi prin părţile Mării Negre, dacă mai existau vreo zece marinari care să o fi văzut când era nouă, asta pe când erau şi ei nişte băetani.

Pe vremea primului război mondial, o atacaseră Goeben şi Breslau, o vânaseră submarinele, dar supravieţuise.

In anii Războiului Civil, navigase sub drapelul Roşu şi tunurile sale bătuseră în diviziile Armatei Albe pe ţărmurile Mării Negre şi ale Azovului.

Furtunile războiului odată potolite, grâul iarăşi unduia pe ogoare, hornurile fabricilor fumegau din nou. Nave de război moderne erau construite pentru flotă. Mulţi gândeau că a sosit ceasul în care truda pe mare a „Bătrânei Cucoane" e isprăvită şi ar fi cazul ca şi ea să se retragă. Se plănuise chiar, la un moment dat, să fie condamnată şi desfăcută, totuşi a răuşit să scape acestei soarte şi să rămână mai departe, plutind. A fost alocată unor neînsemnate sarcini prin apropierea coastei.

Războiul actual a făcut-o însă pe „Bătrâna Cucoană" să apară într'o nouă şi diferită lumină. A fost andocată pentru reparaţii iar coca, maşinile şi armamentul au fost revizuite şi puse la punct. S'a svonit că mai e bună chiar de luptă. Când reparaţiile s'au isprăvit, ofiţerii cărora le fusese dată în primire, au intrat cu încredere la bord: Comandantul, căpitanul Vasile Vasilievici Belokonenko şi comisarul navei, instructorul politic Ivan Ivanovici Liklonin. Ei au controlat tot, s'au uitat prin toate colţurile, nescăpând din vedere santina şi cambuza. Când inspecţia a fost gata, comisarul spuse:

— „Ei, care-i părerea D-tale?

— „Părerea mea este perfect formată, spuse comandantul, nava asta poate combate".

— „De acord, întări comisarul. Bineînţeles, ea nu mai e chiar nouă, asta nu i-o putem remedia, iar ca viteză nu ne putem aştepta să ne dea mare lucru, totuşi pentru rest, toate sunt în regulă".

Comisarul nu greşise. Bătrâna navă se distinse în luptă: Ea nu avea nume — numai un număr — totuşi numărul acesta era pronunţat cu respect în toate porturile Mării Negre.

Iată povestea uneia din călătoriile „Bătrânei Cucoane", dealtfel cam la fel cu toate celelalte. Transporta o încărcătură de muniţii la Sevastopol, unde lupta era în toi chiar în împrejurimile oraşului. Comandantul şi comisarul înştiinţaseră echipajul că o singură bombă sau proectil ar fi destul să facă nava bucăţi. Oamenii au ascultat înştiinţarea in tăcere; totuşi viaţa la bord şi-a continuat cursul neturburată, iar cineva din afară nu ar fi bănuit că e vorba de un butoi de pulbere plutitor.

Se lăsa noaptea, una din acele nopţi întunecate de Sud, când stelele par să atingă faţa apei. Comandantul şi comisarul erau pe comandă, ascultând cu atenţie.

„Cred că aud un zbârnâit, spuse încet comandantul. In acelaş moment, lumina albă a unei rachete trase de un avion inamic, lumină marea la oarecare distanţă. Totuşi nava rămase neobservată. Racheta se stinse şi întunericul domni din nou.

„Ar trebui să te culci un pic, tovarăşe comandant, spuse comisarul. O să te deşteptăm de va fi nevoie".

„Tocmai voiam să te sfătuesc acelaş lucru, spuse comandantul".

In noaptea aceia totuşi, ambele lor paturi nu avură clienţi.

Dimineaţa următoare cerul era acoperit.

Deodată două Junkers ţâşniră în picaj de după nouri. Ele fură isgonite în focul A A şi al mitralierelor, iar după-ce şi-au asvârlit bombele departe de navă, se îndreptară spre coastă. Pe comandă, comandantul îşi scoase şapca, îşi şterse fruntea asudată şi se scobori la cabină.

Odihna însă i-a fost scurtă. Ofiţerul de cart raportă că în vedere se află o canonieră de a noastră angajată cu avioane inamice care o atacă în picaj.

„Băeţii stau cam prost, spuse, fără a-şi lua binoclul dela ochi.

Bătrâna navă îşi schimbă drumul. La focul canonierei se adaugă cel al propriului ei tun şi al mitralierelor, iar aceasta schimbă aspectul luptei. Avioanele nemţeşti renunţară la atac şi fugiră. Cele două nave schimbară salutul.

In ziua aceia n'au mai avut loc alte atacuri.

Sosi seara şi întunericul se întinse pe mare.

Părea că o să fie o noapte liniştită. Liklonin, comi-

(Continuare în pag. 9)

Liga Navală Română și „Sovromtransport"

SILVESTRU NICHIFOR
Subdirector General
„Sovromtransport"

Liga Navală Română şi-a propus un scop măreţ, să câştige şi să cultive sentimentele poporului nostru pentru apele sale.

Mare lucru şi apa asta, e pretutindeni, 2/3 din suprafaţa globului, în pământ, în văzduh, în plante, în animale.

Element indispensabil vieţii, fie că este sub formă de picături de ploaie, fie sub forma uriaşului ocean, între ea şi om sunt legături indestructibile.

Omul i-a simţit calităţile şi de aceea în lupta sa pentru o viaţă mai bună a căutat s'o folosească cât mai bine. A descoperit că pe o apă repede poate să-şi construiască moara ca să-i macine grăunţele, că în lacuri poate pescui şi avea hrană gustoasă şi bună, că apa lacului mai poate folosi la irigaţii, ca să-şi mărească randamentului muncii agricole, că pe râuri mai mari poate transporta cu barca, ma târziu cu corabia, apoi cu şlepul şi remorcherul mărfurile sale şi pe sine mai uşor şi mai avantajos decât cu alte mijloace. A mai descoperit că marea are o climă mai dulce e mai uşoară viaţa lângă ea şi că poate să facă vapoare uriaşe cari pot transporta deodată oamenii ş mărfuri multe, că astfel transporturile costă puţn şi unii din ei pot câştiga mulţi bani.

Şi aşa în jurul mărilor, a fluviilor şi a râurilor au apărut încet, încet cele mai mari oraşe ale lumii şi aşa încet, încet între oameni şi apă s'au împletit nenumărate fapte intrate în istorie.

Şi aşa încet, încet nenumărate poveşti, nenumărate legende, o întreagă şi grea istorie s'a depănat între oameni şi ape. Prea sunt multe, şi cunoscute intrigile, luptele, războaiele, ce s'au dus pentru stăpânirea lor, când li s'a cunoscut importanţa.

Ţara noastră e bogată în ape, e bogată în văi, repezi şi limpezi ca cristalul, e bogată în lacuri cu înfăţişări falnice, are gurile şi cataractele Dunării ,are coasta frumoasă la Marea Neagră.

Poveştile şi poeziile noaste populare sunt argumente netăgăduite pentru ilustrarea legăturilor poporului nostru cu apele sale.

E cântată Marea, e cântată Dunărea, e cântat Oltul, Mureşul, Siretul, Prutul, etc. Ce mari şi grele au fost luptele şi jertfele românilor pentru a le menţine.

Evoluţia noastră istorică ne-a dat porturi de talia : Constanţei, Galaţului, Brăilei, Giurgiului, etc.; cea economică ne-a dat câteva societăţi de navigaţie maritime şi fluviale cu un parc de vase adaptat la nevoile noastre dinante de războiu.

Cele particulare lucra numai pentru câştig, cele de stat erau totdeauna dificitare.

Subvenţionate de Stat nu puteau deci să corespundă scopului propus de a satisface în cele mai avantajoase condiţiuni nevoile poporului nostru.

Noul regim democratic imediat după ce a ajuns la cârma ţării împreună cu reprezentanţi U. R. S. S.-ului în dorinţa de a reface cât mai repede şi mai bine economia noastră a înfiinţat Soc. de Navigaţie Sovieto-Română „Sovromtransport".

„Sovromtransport" mai pe scurt e un model de colaborare şi prietenie Româno-Sovietică. Cu 50% capital român şi 50% capital sovietic, cu toate că funcţionează ca soc comercială are drept scop : îmbunătăţirea condiţiilor sociale şi politice al poporului nostru.

Zic că are un scop social, fiindcă urmăreşte mărirea randamentului muncii prin diferite metode de a mări inteesul muncitorilor pentru mărirea producţei. Ca : prime, acorduri, premii, date muncitorilor, micşorarea cheltuelilor, întreţinerea în stare bună a parcului de vase, etc.

Ea urmăreşte mărirea randamentului muncii, prin cea mai bună organizare ,prin creiarea normelor cele mai potrivite în vederea unei bune şi raţionale exploatări.

Ea urmăreşte mărirea randamentului muncii, prin mărire şi perfecţionarea continuă a utilajului său prin importul de fabricate şi materii prime din U. R. S. S., prin folosirea tehnicienilor superiori sovietici.

Mărirea randamentului muncii înseamnă îmbunătăţirea standardului de viaţă, înseamnă sănătate, înseamnă cultură.

Zic, politic, pentrucă pri nîntărirea aparatului nostru economic, prin ridicarea nivelului social al poporului se întăreşte forţa sa politică, forţa nouei democraţii.

Iată înţelegerea ce o are marele Popor Sovietic pentu noi. Specialiştii şi capitalurile lor ne sunt trimise ca ajutor spre a ne ridica şi pe noi la aceleaşi condiţiuni economice şi sociale, să mergem şi noi cu aceeaşi siguranţă ,cu aceiaşi rapiditate, cu aceiaşi dorinţă de a învinge ca şi ei.

Scopurile de mai sus descrise, S. R. T.-ul şi-le duce la îndeplinire prin parcul de vase şi şantierele sale.

Are 5 vase de mare cu care transportă pasageri şi mărfuri, „Transilvania", „Adealul", „Frederch Engels", „Berezina" şi „Dimitrof" îi poartă pavilionul în toate mările lumii.

Are cca. 20 remorchere, peste 250 şlepuri şi tancuri şi 8 vase de pasageri pe Dunăre.

Are 4 şantiere cu peste 6500 salariaţi unde se con-

strutesc vase noi și se repară cele vechi din parcul propriu.

Mai are și multe autocamioane ca să-și servească vasele și șantierele sale.

Această aparatură și-o administrează și manevrează prin Dir. Generală din București. Ea are sub ordinile sale 5 regionale : la Constanța, Galați, Brăila, Giurgiu și T. Sevein.

Și nu este orășel ma important pe Dunăre unde să nu fie o agențe a S. R. T.-ului.

In străinătate pentru navigația fluvială are agenții la Belgrad, Budapesta și Bratislava.

Navigația maritimă e servită de mai multe agenții din Marea Mediterană și Marsilia este capătul finit.

Cu asemenea mijloace și relații S. R. T.-ul poate servi minunat scopurile Ligii.

Şi ce n'ar putea face Liga ? Cine n'ar rămâne impresionat când ar vedea minunile dela Cataracte ? Cine s'ar sătura vre'odată să se plimbe prin Deltă ?

Cine a văzut lacul Ghilcoș ș n'ar mai vrea să-l vadă? Cui nu i-a plăcut o plimbare cu vaporul pe Dunăre ?

Cui nu-i plac legendele Oltului, Mureșului sau ale Mării ?

O excursie, o plimbare cu barca, o plimbare cu vaporul, o conferință, un concert, fac lucruri mari.

S. R. T.-ul are mijloace, L. N. R.-ul îi trebue inima și treabă s'a făcut.

(Continuare din pag. 7)

Voiajul unui veteran

sarul, eși pe punte. In văzduh nici un zgomot, însă se învățase de-acum să nu mai aibă încredere în tăcere numai. Urcă și găsi comandantul pe comandă.

„Veghea ar trebui să fie dublată, spuse. Am dat deja ordinul".

Nava înainta liniștit prin noapte. La 8.20 p. m., comandantul, comisarul și timonierul la semnale, observară două forme întunecate, joase la apă, în prova tribord. Erau avioane torpiloare. Nava deschise focul. Unul din avioane lansă o torpilă la întâmplare și amândouă întoarseră spre a reintra la baza lor. Când erau foarte aproape de navă și cum unul se înălța spre a întoarce, un șuvoi de trasoare îi sfâșie fuselajul. Pentru un moment avionul păru că atârnă în aer ; apoi alunecă pe o coastă și se pdăbuși în mare. Un clocot sparse fața sticloasă și întunecată a mării ; apoi toate fură din nou liniștite.

„De ăsta nu trebue să ne îndoim", spuse comisarul. Bine lucrat comandante.

Ziua următoare, alte două Junkers, atacară nava. Se repeziră asupra-i dinspre pupa. Armamentul tunului A A pupa, era unul foarte ager, condus de Umanetz, secretarul Komsomolului dela bord. Un proectil dintre primele lovituri ale acestui tun, lovi unul din Junkers sub aripă. Avionul tot se sgudui; un nor de fum negru începu să iasă dintr'unul din motoare ; apoi se prăbuși. Al doilea Junkers se întoarse spre casă.

„Bătrâna Cucoană" își continuă voiajul. Nu departe de Sevastopol a fost din nou atacată, de data asta de un submarin.

Omul din gabie observă periscopul și aproape imediat apoi, siajele a două torpile.

Acestea fuseseră lansate foarte de aproape și pentru manevră rămăseseră numai câteva secunde.

S'a dat ordinul de „toată viteza înapoi" și întregul echipaj își ține respirația. Ambele torpile trecură la o palmă de etravă.

Submarinul nu se lăsă și mai lansă trei torpile, dar de fiecare dată nava fu salvată de calmul și prezența de spirit atât a comandantului cât și de repeziciunea echipajului, bine instruit.

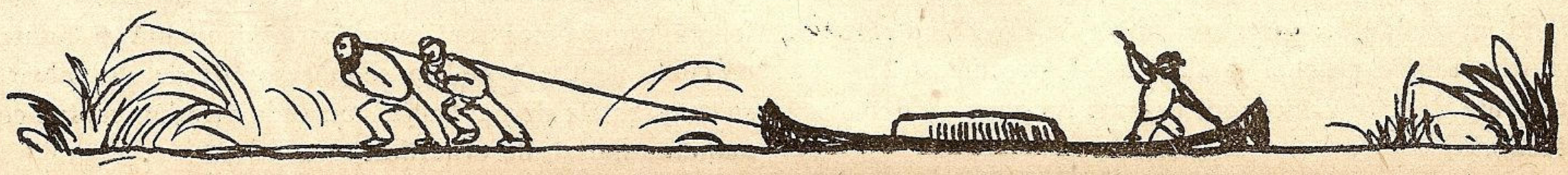
Când nava ajunse la coastă, lângă Sevastopol, intră lângă uscat. într'o baie relativ sigură și adăpostită, pentru a descărca.

Deodată proectile inamice începură să cadă aproape de tot. Comandant și comisar se uitară unul la altul cu surprindere. Un marinar veni și raportă că descoperise un observator inamic care dirija focul artileriei dintr'o clădire din apropiere. Arătă cu mâna unde văzuse observatorul inamic. Comandantul ceru o armă și cu două focuri, bine țintite în fereasta arătată, lichidă observatorul.

Proectilele inamice începură să cadă departe.

Cu asta călătoria s'a sfârșit. „Bătrâna Cucoană" și-a descărcat încărcătura și a pornit pe drumul întoarcerii, care a fost tot atât de plin de peripeții.

de L. SOLOVIEV
în românește de C. Botez



e este motonava „Transilvania"

Motonava „Transilvania" face parte din parcul de vase de mare, proprietatea Statului român. Ea face curse în cadrul Soc. de navigație „Sovromtransport" pe linia Constanța, Odessa, Istambul, Haiffa, Beyrouth, Napoli, Marsilia, Genova și retour.

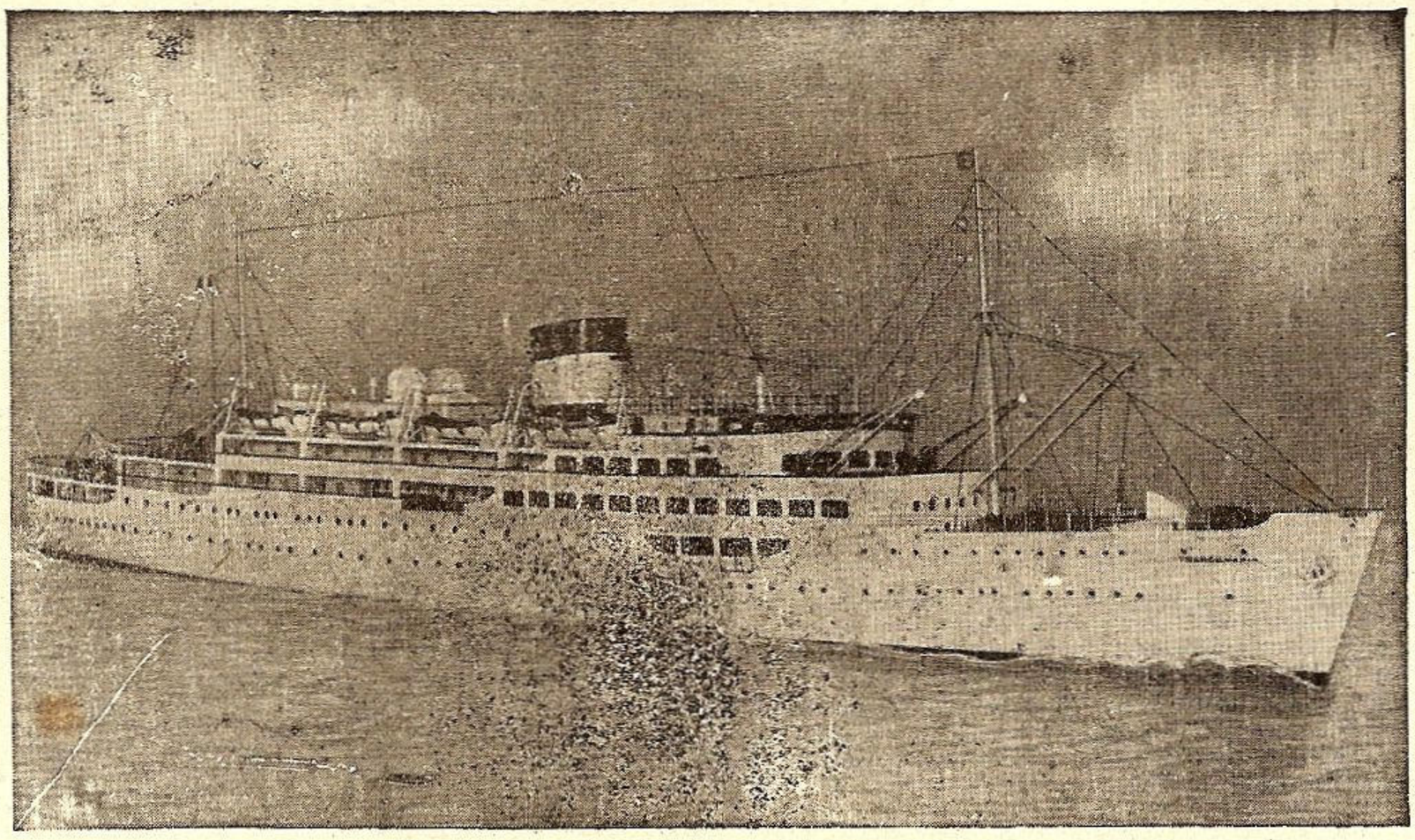
Este un paquebot (vas de pasageri) modern, unul din cele mai frumoase și rapide vase din Marea Mediterană ceiace i-a și atras numele de „Regina Mediteranei".

A fost construită în șantierele navale „Burgmeister și Rein" din Copenhaga-Danemarka, în anul 1937, iar lansarea lui a avut loc la 11 Februarie 1938.

In partea din față cât și în partea din spate a vasului, se găsesc 3 săli de restaurant și bar, deasemenea un fumoir și sală de muzică cu estradă pentru orhestră.

Pereții acestor săli sunt îmbrăcați în lemn, în care sunt încrustate imagini ale vechilor cetăți și diferitelor așezăminte ale Transilvaniei.

In apropierea sălilor de restaurant se găsesc bucătăriile și oficiile, legate prin ascensoare electrice și cele mai moderne instalații de pregătit, spălat, etc. Compartimente frigorifere asigură păstrarea alimentelor, fructe, carne, etc. la orice climă, dealtfel parcurgându-se ținuturi cu climă diferită întregul vas este prevăzut atât cu instalații de aer condiționat, cât și cu calorifere din cele mai moderne.



Motonava „Transilvania"

Lungime 132 m, lățime 18 m, viteza 22 mile pe oră, tone brut 6672, tone net 3918, capacitatea de încărcare 2150 tone mărfuri, fiind amenajată a lua în cabine de lux, cl. I, II și III, 440 pasageri.

Motoarele vasului se găsesc instalate în două compartimente, unul în partea din spate unde se găsesc motoarele principale și altul în partea din față, unde sunt cele auxiliare (ajutătoare).

Aparatul de propulsie al vasului constă din 2 motoare cu 12 cilindri, în doi timpi, capabile să dea 14.400 cai putere.

Motoarele auxiliare sunt în număr de 3 a 6 cilindri în doi timpi, capabile să dea fiecare câte 360 cai putere.

Elicele sunt două, din bronz, construite special ca să evite vibrațiile și șocurile.

Fiind un vas de pasageri are cabine de lux (8 cu câte 2 paturi), cabine de cl. I, a II și a III, precum și 2 apartamente de câte 2 încăperi, așezate pe puntea de sus a bărcilor.

Haut-parleurile răspândite pe toate punțile, asigură difuzarea muzicii atunci când este transmisă, pe întreaga suprafață a vasului.

Toate aceste instalații deservesc deopotrivă, atât pasagerii cât și echipajul vasului, ce are cabine cu paturile respective și sală de mese.

Acest echipaj în număr de 150 oameni asigură bunul mers al serviciului și siguranța vasului, bucurându-se de un confort complect, dar absolut necesar, unei vieți mai îndelungate la bord și al sarcinilor impuse de executarea în bune condițiuni a serviciului.

Un loc important îl ocupă pe vas, spațiul și utilajul destinat navigației propriu zise și conducerii vasului. Astfel pe puntea cea mai superioară, denumită și puntea bărcilor, pentrucă pe ele se găsesc bărcile de salvare, sunt aparatele de navigație, comanda vasului, cabina comandantului și ale ofițerilor.

Aparatele au diverse întrebuinţări.

Astfel pe timp de ceaţă, pentru a se şti exact în orice moment în ce punct se găseşte vasul, este Radiogoniometrul.

Pentru a se şti la ce adâncime navigă vasul, se întrebuinţează sonda electrică.

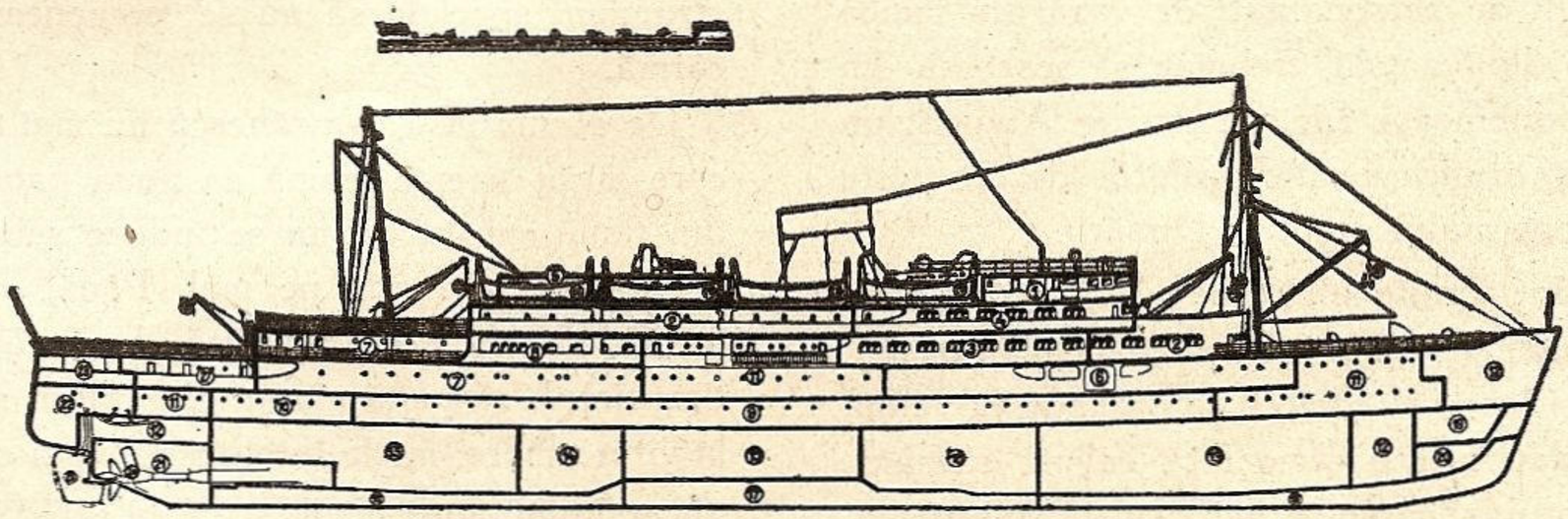
Pentru apărarea de incendii, vasul posedă un aparat special electric, cu care se poate stabili locul exact al declarării incendiului.

Postul de Radiotelegrafie, situat tot pe puntea bărcilor, asigură legătura continuă cu uscatul, fiind întrebuinţat atât pentru siguranţa vasului şi bunul mers al serviciului, cât şi pentru uzul pasagerilor.

Tot datorită lui, vasele care sunt în pericol şi cer ajutor, pot fi ajutate în scurt timp.

Afară de alte aparate complicate, vasul mai posedă 8 bărci de salvare, fiecare putând îmbarca câte 72 persoane, precum şi o şalupă rapidă.

Astfel utilată cu cele mai moderne mijloace de navigaţie, motonava „Transilvania" în cursa ei lunară, îmbarcând pasageri cât şi mărfuri, asigură legătura cea mai lesnicioasă şi rapidă a ţării noastre, cu orientul apropiat şi bazinul occidental al Mării Mediterane.



1. Comanda, staţia telegrafie (T.F.F.), Cabine ofiţeri.
2. Cabine pasageri cl. I-a
3. Restaurant cl. I-a.
4. Bar, salon de muzică, fumoir.
5. Apartamente de lux.
6. Garaj pentru maşini.
7. Cabine pasageri cl. II-a.
8. Restaurant şi bar cl. II-a.
9. Cabine pasageri cl. III-a.
10. Restaurant cl. III-a.
11. Cabine pentru echipaj.
12. Magazie pentru materiale.
13. Magazie pentru mărfuri.
14. Camera frigoriferă .
15. Camera motoarelor principale.
16. Camera motoarelor auxiliare.
17. Tancuri (rezervoare) de păcură.
18. Tancuri (rezervoare) de apă.
19. Puţul (lăcaşul) lanţului ancorei.
20. Fore-peak (compartiment prova).
21. After-peak (compartiment pupa).
22. Servomotor (motorul cârmei).
23. Cârma vasului.
24. Elicea.
25. Macarale ridicătoare pentru mărfuri.
26. Bărci de salvare.
27. Infirmerie.
28. Cabestanul (cabina vinciului de manevră a vasului).

R. Sneidero şi A. Bărbulescu
ofiţeri S. M. R.

Zări noi...

A noastră e ziua de azi marinari
Al nostru-i şi cerul şi marea
Şi vântul... şi valul şi norii fugari...
A noastră e azi depărtarea.

Mai viu azi în piepturi se sbuciumă dorul
Chemarea pe ape mai tainic ne 'mbie
Şoimeştile visuri azi prind să-şi ia sborul
Şi-a soarelui rază e astăzi mai vie...

Rămase în urmă sunt zilele grele...
Pe vechile nave, din nou tricolorul
La pupa se 'nalţă... şi albele vele
Vestesc că ne-aşteaptă măreţ viitorul...

Destinul pe ape poporul aşteaptă
Prin noi, cei de azi să-i vină 'nplinirea...
'Nainte e calea deschisă şi dreaptă
Pe care păşesc cei ce-şi ştiu azi menirea.

Pe calea deschisă, păşiţi, marinari
E calea ce duce spre-o lume mai bună
Din drum nu v'abată nimic !... Să fiţi tari !...
Căci voi doar căliţi sunteţi în furtună !...

Traian Filipescu

TROȚELE CÂRMEI

La pontonul portului Oltenița, odihnea proaspăt picturată și strălucind de curățenie, vedeta Nr. 3, Echipajul pus la mare ținută, se odihnește la posturile de salut în așteptarea fericiților călători. O delegație de ofițeri francezi, în frunte cu Generalul G... șeful Marelui Stat Major, însoțiți de personalități de vază din lumea noastră politică și diplomatică, trebuiau să sosească din clipă în clipă. In dimineața zilei senine de August, un soare strălucitor își arunca nemilos valurile de foc peste dealurile verzui depe malul drept al Dunării.

Fastul pregătirilor, ținuta albă imaculată a marinarilor, centurile lăcuite ale sergenților depe cheul pustiu, clipocitu molcom și leneș al apei ce se prelinge pe lângă ponton și navă, dau ziei o atmosferă calmă, sărbătorească. La monitorul ancorat în mijlocul Dunării, cu tenda întinsă, e umbră și răcoare.

Numai locotenentul Mocănescu, comandantul vedetei, se plimba agitat pe ponton frământând în gând o chinuitoare problemă :

— „Dacă afurisita ceia de cârmă cârpită cu mijloacele bordului ca vai de lume, îmi face figura cu oaspeții la bord ?"

— „Cine mă puse să las vedeta pe mână aspiratului, ca s'o bușească cu pupa de cheu și să-mi turtească pana cârmei ?"

Și prin mintea lui Mocănescu trec fugare amintiri amare. In urmă cu vreo trei săptămâni, lipsise numai o zi dela bord în urma unui chef monstru la Oppler.

Aspirantul Barbu, secundul lui, tânăr guvid, cu o deosebită pasiune pentru marinăria poetică, greșise manevra de acostare, punând mașinile pe dos. Prova, luată de curent, întorsese vedeta travers, cu pupa la cheu, unde împinsă de mașina rău pusă, a izbit de pietre pana cârmei care s'a făcut armonică. Ce era să facă ? Să raporteze comandantului Flotilei, Comandorul Culic, însemna să distrugă cariera marinărească abia începută a bietului Barbu. Căci, Culic era spaima flotilei. Nu erta niciodată pe nimeni și nu cunoștea nici mila, nici îndurarea.

Ba, urmărea pe cel pe care avea puțin necaz, din cine știe ce conflict neînsemnat, să-l prindă cu ceva în neregulă și să-l „înfunde". Ori, Locotenentul Mocănescu, care din imprudență sau cine știe, din ambiție, călcase un ordin greșit dat de Culic, făcea parte din cei urmăriți pentru „înfundare". Chestia cu cârma era o ocazie și n'ar fi fost în joc numai cariera poeticului Barbu, ci și a sa proprie, mai ales că lipsa lui dela bord nu avea motive prea temeinice. Așa că, Locotenentul Mocănescu a trebuit să ascundă cu grijă povestea cârmei făcută armonică și s'o repare cu mijloacele bordului, retras strategic cu vedeta tocmai la Gura Siretului. Acolo, era ferit de ochii indiscreți ai ofițerilor dela monitoare.. Maistrul Petre, mecanicul șef al bordului, cu doi ostași, au lucrat o dimineață întreagă să înlocuiască pana cârmei sfărâmată, cu o bucată de tablă dela bord. Echipajul a primit instrucțiuni speciale să nu se pomenească nimic despre cârmă.

De atunci însă, Mocănescu nu mai are liniște. La fiecare marș, îi este teamă ca noua pană a cârmei făcută din tablă subțire să nu se îndoae sub presiunea apei și vedeta s'o ia razna pe mal. Până acum, a umblat cu grijă. N'a pus viteza maximă ; l-a învățat pe serg. Suciu, timonierul, să pună cârma câte puțin și niciodată banda la viteză mare, iar la întoarceri, ajuta cu mașinile, așa că nu se întâmplase nimic.

— „Dar dacă astăzi se întâmplă să nu țină? Cu atâția oaspeți străini la bord, cu diplomați care habar n'au de marinărie, cu doamne ce intră ușor în panică și mai ales cu ochiul vigilent și cunoscător al lui Culic lângă el, o asemenea eventualitate ar fi o adevărată catastrofă".

La asemenea gând, Mocănescu se oprește privind încruntat spre apa tulbure, și cu toată căldura, broboane de sudoare rece îi inundă fruntea.

Poate că pe ceilalți i-ar mai duce el ; dar cum să-l duci pe Culic ? — Ce ar putea să-i spună ? Mărturisirea adevăruilui, acum după trei săptămâni și tocmai Comandorului Culic care abia așteaptă ocazia ! Nu ! Asta nu se poate, chiar dacă ar fi s'o ia cu vedeta pe mal, peste ogoare, cu oaspeți cu tot !

Și, Mocănescu continuă să se plimbe agitat, încoace și încolo pe ponton, chinuindu-se să găsească o soluție în eventualitatea că nenorocirea s'ar întâmpla.

Subit, inspirația îi vine ! Dacă pana de tablă se rupe sau se îndoae, cârma poate fi declarată „blocată" și blocarea nu poate veni decât dela troțe. Nu sunt troțele acelea care merg dela timonă, pe ambele laturi din marginea punții și acționează cârma prin echea în forma de arc de cerc ? Undeva în drumul lor, aceste troțe se pot împiedica de ceva ! ! Deci cârma se poate bloca.

— „Timonier ! Să vină sergentul Suciu la mine !" ordonă hotărît și sigur de el Locotenentul Mocănescu.

Sergentul Suciu, un buzoian șmecher și desghețat ia poziția în fața comandantului său.

— „Ordonați, Don'Comandant !"

— Suciule, dacă simți cumva în timpul marșului că timoma mișcă în gol și cârma nu prinde, mă vei anunța strigând : Cârma blocată ! ai înțeles ?!

— 'Țeles. să trăiți Don' Comandant !"

Sergentul Suciu,, ambarcat la vedetă de recrut, își cu-

noaşte comandantul. Trăiseră amândoi ore lungi şi obositoare de marş. El, acolo jos sub postamentul tunului, cu mâinile pe timonă, cu ochii privind mereu înainte prin spiraiurile dreptunghiulare şi cu urechea atentă la cornetul portavocii prin care glasul de bariton al lui Mocănescu pătrundea sonor şi chiar în comenzi scurte ca dintr'un difuzor, iar comandantului lui, sus pe punte, în picioare, cu o mână pe tubul portavocii, cu ochii atenţi la manevra vedetei sau la drum, fără să-i pese de arşiţă, de ploae, de vânt sau de valuri. Ei erau creerul vasului. Comandantul executa manevrele cu mâinile sergentului Suciu, care punea maşinile şi cârma după ordinul primit şi repetând ca un ecou comanda :

— Banda dreapta !
— Banda dreapta.
— Stânga jumătate 'napoi !
— Stânga jumătate 'napoi.
— Drept aşa !
— Drept aşa.

Intre ei se stabilise o indisolubilă legătură sufletească, desvoltată şi cimentată în nenumăratele manevre şi marşuri conduse cu un ochi ager şi dibaci de Mocănescu prin mâinile Serg. Suciu.

Această legătură strânsă între şef şi subaltern se manifestase şi în serviciul zilnic dela bord. Sergentul Suciu se bucura de o atenţie deosebită şi din întârzierile dela oraş provocate de ochii galeşi ai fetei patronului dela „Favorita" după care Suciu ofta dela încorporare, se alesese numai cu ameninţările de pedeapsă. Aşa încât, sergentul Suciu îşi iubea comandantul ca pe părintele lui. Se bucura împreună cu comandantul de toate manevrele bine reuşite şi era trist când acesta avea vreun necaz.

Chestia cu cârma îl supărase grozav ! Era sigur că Aspirantul Barbu va „buşi" vedeta ! Ar fi vrut să nu-l asculte, să nu intre jos la timonă ! Dar asta nu se putea ! Era caz de „curte marţală". A intrat deci şi a executat toate comenzile sucite ale aspirantului Barbu. Din toate astea s'au ales cu cârma făcută „armonică".

Mocănescu uşurat, de măsurile de prevedere luate, devenise optimist

— Adică dece neapărat să mă gândesc că astăzi cârma n'o să meargă ? Dacă ţine de trei săptămâni e bună şi n'o să-i vină ei cheful să se strice aşa din senin.

Şi, vesel, comandantul vedetei îşi comandă o sticlă de bere rece dela ghiaţă pe care poeticul aspirant Barbu le pregătise pentru oaspeţi.

Ora zece ! Clacsoanele de maşini, fluerăturile sergenţilor de stradă, forfoteala oamenilor depe mal şi dela bord ce-şi ocupau grăbit posturile, anunţă sosirea oaspeţilor.

Uniformele strălucitoare, cu pampoane şi galoane aurite ale ofiţerilor străini şi români, fracurile şi jobenele diplomaţilor împreună cu rochiile subţiri multicolore ale doamnelor, contrastează strident cu apa gălbue, murdară, a bătrânului fluviu şi cu gris-ul închis şi sobru al vedetei. Râsetele şi voioşia oaspeţilor sparg liniştea sărbătorească a naturii dându-i nota veseliei.

Comandorul Culic, ce însoţise pe oaspeţi dela gară, inspectează discret, dar sever, buna ordine şi curăţenia dela bordul vedetei. Apoi ordonă plecarea.

Manevra se execută fără incidente !

Malurile, împodobite pe alocuri cu sălcii, pe alocuri golaşe sau cu arături, defilează repede prin faţa ochilor încântaţi de privelişte ai oaspeţilor. Vedeta, duduind sub puternica împingere a elicilor, aleargă sglobie şi veselă pe firul apei ca o rândunică în sbor planat.

Mocănescu la comandă, aşezat pe un pliant, cu un coif de hârtie pe cap pentru a-şi apăra chelia de razele fierbinţi ale soarelui, pufăia de zor din pipa de spumă de mare primită cadou dela unchiul Tase odată cu punerea tresei de sublocotenent. Gândurile îi sburau departe la Galaţi şi chestia cu cârma buclucaşe fusese dată uitării odată cu terminarea manevrei de plecare şi cu punerea maşinei pe drum.

Ce fericit şi mândru fusese unchiul Tase, la prezentarea tânărului său nepot în uniforma strălucitoare de aspirat !

Ce emoţionat şi cu grijă deschisese el sertarul dela biroul din colţ scoţând cutiuţa cu luleaua pe care i-o întinsese cu o mână tremurândă, urându-i s'o întrebuinţeze şi s'o pufăe ca un adevărat „lup de mare".

— Vino uşor la dreat !

— Viu uşor la dreapta — răspunde înăbuşit ca un ecou glasul lui Suciu.

— Laşi geamandura roşie la stânga !

— Las geamandura roşie la stânga !

Şi ce mai chef trântise în acea seară la Oppler ! îşi rumegă mai departe amintirile comandantul vedetei.

Il invitase pe unchiul Tase cu fata, verişoara lui, la masă la Oppler. Acolo, masa se prelungise din cauza locotenentului Ghiorghiasa şi a căpitanului Zablovschi care puseseră rămăşag cu unchiul că îl pot face să leşine de râs...

Aici amintirile lui Mocănescu se întrerup brusc.

In faţa vedetei apăruse, fără s'o observe, o lotcă pescărească plină cu pepeni. Ca să evite nenorocirea şi să n'o tae în două, ordonă scurt : Banda stânga ! banda stânga ! — Suciu, timonierul învârte cu putere de timonă pentru executarea cu promptitudine a ordinului. Dar, după o jumătate de învârtitură care dăduse o abatere vedetei destul de pronunţată spre malul românesc, timona se învârte în gol.

— Cârma blocată ! se gărbeşte să anunţe sergentul Suciu conform ordinului primit la Oltenita !

— Blocată ?! Cum blocată ?! se repede Mocănescu la el uitând cu totul de consemnul dat.

— Păi, nu mai prinde de loc, domn' Comandant !

— A! Da?! E blocată, sigur că e blocată ! Îşi aminteşte locotenentul.

La bord, panică! Vedeta se îndrepta vertiginos spre malul care se apropia ameninţător. Comandorul Culic, linişteşte la pupa oaspeţii asigurându-i că probabil comandantul vedetei glumeşte, vrând să sperie doamnele.

— Văd eu acum ce este ! Şi Culic se repede spre prova vedetei, furios de îndrăzneala „glumei nesărate" a flea-

cului ăsta de locotenent, care îi mai călcase odată ordinul! „l'am înfundat cu siguranţă acum" gândeşte el.

— Domn' Mocănescu, ce vrei să ajungi la Brăila, peste Bărăgan? Oaspeţii doresc să meargă la Cernavoda! se adresează Culic sarcastic Comandantului vedetei, vorbind ca deobicei rar, pitigăiat şi pe nas.

— Am cârma blocată, domnule comandor! Manevrez cu maşinile.

— Stop dreapta! ordonă în portavoce.

— Stop dreapta, răspunde ecoul.

Vedeta, cuminte şi supusă ca o căţeluşe blândă, întoarce uşor, venind spre tribord, trecând la câţiva metri cu pupa de mal; sălciile joase la apă mătură oaspeţii de acolo ca pe nişte gunoae netrebnice. Diplomaţii sunt nevoiţi să-şi salveze jobenele, ţinându-le cu mâinile, militarii, se luptă cu chipiurile, iar doamnele fug spre prova ţipând ca un stol de turturele speriate.

— Cum ai cârma blocată? Dece? întreabă furios Culic.

— Păi, cred că s'au agăţat în troţe nişte pardesie de-ale oaspeţilor!

— Timonier! Controlează troţele şi vezi acolo sub panoul dela eche, să nu se fi agăţat ceva! Ordonă mefistofelic Mocănescu căutând să transmită din siguranţa lui, Comandorului Culic, că aci e toată vina şi acesta să nu mai cerceteze mai departe.

Culic însă, se ţine de timonier şi verifică personal că troţele sunt libere şi cauza nu putea fi găsită acolo unde nu era.

— Nu sunt troţele, domnule Mocănescu! D-ta ai altceva la cârmă! Am să-ţi trimit mecanicul şef al flotilei mele să ancheteze cazul dumitale. De raportul lui depinde soarta comenzii şi carierii dumneavoastră!

Manevrând prudent cu maşinile, Mocănescu reuşeşte să acosteze cu bine la pontonul dela Cernavoda. Oaspeţii bordului puţin şifonaţi de crengile sălciilor, îi strâng totuşi cu căldură mâna. Frumuseţea peisagiilor dunărene, varietatea priveliştilor depe ambele maluri, veselia doamnelor şi glumele diplomaţilor îi făcuseră să uite ameninţarea copacilor rămânând doar cu amintirea emoţiei.

Numai Culic, îi aruncă o privire furioasă, ameninţătoare.

— Mâine va ancheta mecanicul şef! îi svârle în obraz acesta, cu vocea lui rară, pitigăiată şi fornăită. In tonul lui, Mocănescu citeşte satisfacţia că l-a prins şi-l poate „înfunda".

— Deci pe comandor nu l-a putut duce! Mâine va veni mecanicul flotilei, căpitanul Gornescu zis Ţiclerul, un băeat bun de viaţă, cu care chefuise adesea la Oppler, dar cu care nu putea face nici o tranzacţie. Ţicleru era omul datoriei.

Punea pe hârtie ce vedea şi nu accepta să mintă niciodată indiferent de urmările pe care le avea sinceritatea lui. Adică, cu asta, Culic va reuşi să-l „înfunde" şi pe el cum înfundase pe atâţi alţii înaintea lui.

Va trebui să umble şi el, ca şi ceilalţi, cu milogeala pe la Culic, să se umilească şi el, cerşind îndurarea monstrului de comandor care simţea o plăcere deosebită să-şi vadă inferiorii sub călcâiul său, mici şi umiliţi ca şi căţeii bătuţi care se gudură apoi şi-ţi ling mâinile.

Ln aceste gânduri, Mocănescu se înfioră şi se revoltă!

— Trebue găsită cu orice preţ o soluţie! Dar care? I-am spus lui Culic de blocarea cârmei. Trebue s'o ţin morţiş cu asta! Cârma blocată; sigur, da... sigur, blocată! Blocată, dar cum! Dacă îl mint şi pe Ţicleru şi reuşesc să-l conving, am scăpat!

Dar vezi că Ţicleru e ofiţer mecanic! El se pricepe mai bine decât Culic în chiţibuşeriile cârmei. Şi, totuşi trebue să-l conving de blocarea cârmei.

Echipajul e cu mine! Dar la urma urmei nici n'am nevoe de tot echipajul. Sergentul Suciu şi maestrul şef mecanic îmi sunt deajuns.

Rumegându-şi planul, chibzuind cu multă grijă Mocănescu ajunge să găsească deslegarea.

El ştie pe Ţicleru încrezut în meseria lui de mecanic. Ori, un om încrezut poate fi mai cu uşurinţă păcălit.

Maestrul mecanic împreună cu un ostaş aranjează cu un ciocan şi o daltă „defectul" cârmei. Sub panoul de lemn dela pupa vedetei, care protejează echea cârmei, se sfârşesc troţele buclucaşe pe care Mocănescu dăduse vina, încolăcindu-se pe şanţul echei. Manevra timonei dela comandă acţionează trăgând în o parte sau alta de troţe ce mişcă echea şi de care e prinsă, sub apă, cârma. Prin câteva săpături făcute cu ciocanul şi cu dalta pe şanţul depe eche, aranjează „avaria" cârmei.

— In fond cele câteva sdrelituri nu împiedică de loc manevra cârmei, dar Ţicleru poate crede că troţele se împiedică în ele, dacă chestiunea e bine pusă la punct cu serg. Suciu, gândeşte Mocănescu.

— Suciule dragă, tu eşti un băiat bun şi deştept şi mie totdeauna mi-au fost dragi oamenii deştepţi ,îl ia pe departe comandantul pe timonierul său.

— Da! domn' Comandant, şi mie... adică şi eu vă,. şi eu ţin la Dvs., îşi găseşte Suciu cu greu răspunsul.

— Mă, Suciule, mâine vine în anchetă domnul căpitan Gornescu, mecanicul. El o să te pună să pui cârma banda dreapta şi banda stânga.

La banda dreapta strigi cât poţi „merge", iar la banda stânga strigi „blocată", „nu merge". Ai înţeles? Pe urmă eu am să fluer aşa, a pagubă. Când te-o mai pune a doua oară atunci strigi că merge şi la stânga.

Numai, vezi, nu uita: dreapta merge, stânga blocat: după fluerătură merge şi la dreapta şi la stânga.

Sergentul Suciu e foarte fericit că poate să-şi arate dragostea şi recunoştinţa pentru comandant. „Lasă, că facem noi să eşim cu faţa curată", gândeşte el.

A doua zi, vedeta se odihneşte ceva mai ofilită la pontonul dela Cernavoda, Monitorul ancorat spre malul stâng, în partea opusă, apare ca o uriaşe broască ţestoasă priponită de nas cu lanţul greu al ancorei.

Pe la nouă, când soarele se urcase bine pe cer dominând din înălţimi, dealurile maestoase şi podul măreţ cu uriaşii lui paznici de fier, o barcă dela monitor se îndreaptă spre vedetă purtând în ea pe importantul şi corpolentul personaj ce era căpitanul Gornescu.

Urcat la bordul vedetei, îl priveşte de sus pe Mocă-

nescu, cu un aer grav, oficial de anchetator, abia răspunzând la salutul cordial al acestuia.

— Cred, D-le Lt. că ştii pentru ce am venit. Aş dori să-mi povesteşti şi mie cum s'a blocat cârma eri, se adresează sever şi plin de importanţă Ţicleru lui Mocănescu.

— Domnule căpitan, nu ştiu nici eu bine ce să fie, dar faptul e fapt. Cârma mi s'a blocat ! La început am crezut că troţele s'au încurcat în hainele oaspeţilor. Domnul Comandor Culic zice că nu... da, eu tot cred că aşa e cum zic eu, îl asigură Mocănescu.

— Bine, dom'le locotenent, vedem noi acum că d'aia am venit eu aici. Şi unde pun eu ochiul şi mâna mea, trebue să iasă ceva la lumină, îşi dă importanţă Ţicleru.

Se pune apoi pe treabă, cercetează troţele cu deamănuntul luându-le dela timonă, ordonând cu voce scurtă maestrului Petre :

— Desfă aici ; aşa ! Desfă colo ! Bun ! N'are nimic.

— Mai desfă şi aici ! Aşa ! ia mai desfă şi dincolo ! nimic !

Apoi subit se întoarce misterios spre Mocănescu :

— Aha ! Iubitule, ştiu eu unde e chichiţa. La vedetele astea totdeauna se întâmplă aşa ! Să vezi, ţâncule cum îţi găsesc eu buba acuma repede.

Şi Ţicleru se repede ca o furtună spre pupa, în timp Mocănescu jubilează.

— Desfă ici ! Aşa ! Desfă dincolo ! scoate panoul ! Uite vezi, aici e buba ! Şi Ţicleru pune hotărît mâna pe zdreliturile făcute în ajun de ciocanul maestrului Petre, mândru de el ca şi cum ar fi descoperit America.

— Timonier pune cârma banda dreapta ! Aşa ! Merge?

— Merge ! răcneşte Suciu cu lecţia bine învăţată.

— Pune acuma cârma banda stânga ! ! Merge ?

După puţină mişcare spre stânga, echea se opreşte tocmai când zdrelitura depe şanţ ajungea să intre sub sârma troţei.

— Blocat !! se aude vocea lui Suciu.

— Vezi ţâcă, aici era ! Se repede triumfător Ţicleru. Ia bate ici cu ciocanul şi îndreaptă maestre Petre ! Aşa ! Mai tare ! Aşa ! Bun aşa ! Se necăjea cpt. Gorănescu să repare ce nu era stricat, în timp ce Mocănescu abia ţinându-şi râsul şi jubilând de reuşită, fluera a pagubă şi cu un aer prefăcut de necăjit.

— Pune acuma banda la stânga ! Merge !?

— Mergeee ! răspunde Suciu care înţelesese semnalul.

— Acum că totul e clar, cârma e reparată, am să raportez eu lui Culic cum a fost chestia cu cârma.

Şi datorită lui Gornescu, locotenentul Mocănescu a scăpat cu faţa curată. Peste două săptămâni a avut grijă să-şi pună cârma la Arsenal cu complicitatea ofiţerilor prieteni de acolo.

Comandorul Culic şi Căpitanul Gornescu n'au aflat niciodată adevărul asupra chestiei cu troţele cârmei.

de GEO COSTA

Povestea unui val

Ascultă valul mării, care în dig loveşte.
Că'n mugetu-i de tunet el spune o poveste.
Poveste adevărată, dar plină de amar.
De tristă amintire ce-i spusă acum de val.
E vorba de o ţară micuţă dar bogată.
Şi de a ei marină, vestită'n lumea toată
Cu vase mici dar repezi, şi care'n drumul lor
Au dus peste oceane al ţării tricolor.
Iar marinarii care pe ele deserveau
Erau unul şi unul, şi marea o iubeau.
Iar marea pe aceşti oameni la sânu-i legăna
Şi cântece frumoase, tot ea le inspira.
Ea îi iubea cu totul, căci se simţea iubită.
Şi îi purta pe valuri uşor şi liniştită.
Dar a venit odată, din „Vest" un vânt turbat
Şi pacea 'n acea ţară, cu el a răsturnat.
Un şir de fapte triste rămase 'n urma sa.
Urgii pe care lumea 'n veci nu le-or uita.
Şi când tercut-a vântul ce tot a răscolit,
Văzu sărmana mare că fiii i-au perit.
S'a întristat amarnic şi-a început să geamă,
Şi sânul ei de ape, de stânci mereu şi-l sfarmă.
Ca mama ce copii şi i-a pierdut în lume
Ea îi căta pe ţărmuri plângând lacrimi de spume
Un an şi jumătate mereu se svârcoli
Perzând apoi nădejdea de a-i mai regăsi.

. . . . . .

In răsărit o ţară, cu vântul s'a luptat
Şi prinse acolo totul ce vântul a aruncat
Acolo plânse marea şi-acolo ai săi fii
Au spus a lor durere, şi ei se tângui.
Şi într'o zi de toamnă, o zi de neuitat
Fiii pierduţi pe mare, pe val iar s'au aflat
Redaţi prin bunătatea celor din Răsărit
Care-a 'nţeles ce 'nseamnă să pierzi ce ai iubit.
Vase acum pe a ei valuri ce saltă liniştite
Şi legăna la sânu-i două marini unite
Legate sufleteşte vor merge pân' la moarte
Şi 'n orce fel de „Vânturi" mereu tot aliate.
Şi-acuma valul mării, ce apa 'nvolburează
Lovindu-se de diguri ; povestea îşi urmează.

Leitan Nicolae „Ved. Torpiloare".

Dragoste de mare şi flotă a tineretului sovietic

In Uniunea Sovietică, udată de apele a 5 mări şi două oceane, brăzdată de numeroase fluvii, dragostea de apă şi de marină are un ecou răsunător asupra tineretului.

Această dragoste pentru marină s'a manifestat cu multă vigoare şi reale foloase în toată perioada celor 30 de ani ai existenţei statului Sovietic.

MARINARII SOVIETICI LA BORDUL NAVEI LOR

Incă dela 16 Octombrie 1922, congresul al 5-lea al Komsomolului (Organizaţia tineretului sovietic) a hotărît să ia asupra sa refacerea flotei de răsboi a Uniunii Sovietice. Situaţia acestei flote era atunci foarte grea. Numeroase nave de luptă fuseseră scufundate în timpul răsboiului civil, cele rămase aveau nevoie de reparaţii serioase şi de modernizări, iar lipsa de personal era foarte mare.

La apelul adresat de Congresul al 5-lea al Komsomolului întregului tineret al Uniunii Sovietice, mii de tineri au răspuns cu entuziasm.

O parte a intrat direct în serviciul flotei, o altă parte a intrat în şcolile navale şi în sfârşit o altă parte s'a angajat în şantiere şi ateliere unde au lucrat la repararea navelor. Greutăţile ce trebuiau învinse erau mari. Depe urma răsboiului imperialist al ţarului şi în urma răsboiului intervenţionist, ţara ieşise sărăcită. Mâncarea era puţină, echipamentul redus, nu erau nici utilaje, nici aparate de construcţie, iar materialele lipseau cu desăvârşire. Dar, tineretul sovietic nu s'a lăsat învins. El trecuse prin focul revoluţiei şi al răsboiului civil şi se călise în greutăţi nenumărate. Dragostea pentru noua ţară socialistă şi pentru marină le-a înzecit puterile şi au reuşit în scurtă vreme să refacă vasele ce şi le propuseseră să le redea navigaţiei. Chiar în cursul anului 1922 au reparat gloriosul crucişetor „Aurora" din flota Mării Baltice, ale cărui tunuri trăgând asupra Palatului de iarnă, au anunţat în ziua de 8 Noembrie 1917 începutul unei ere noui, al erei marei revoluţii socialiste.

In acelaş an un grup de tineri, intraţi pentru studii în marină, au efectuat o călătorie de instrucţie cu nava şcoală „Okean". Acest vas a fost reparat şi modernizat prin munca tineretului.

Pentru strângerea de fonduri şi pachete cu care să se vină în ajutorul marinei şi marinarilor, tineretul organiza în fiecare Sâmbătă şezători marinăreşti.

Prin aceste şezători s'a reuşit să se cimenteze dragostea între marină şi popor, să se popularizeze marina în colţurile cele mai depărtate ale Uniunii Sovietice şi să se aducă în acelaş timp, un ajutor preţios pentru refacerea flotei.

In anul 1923 un număr de 7000 de tineri dintre cei mai buni Komsomolişti au luat calea mări, intrând în serviciu la navele de luptă şi la şcolile navale. Din rândurile lor s'au ridicat numeroşi marinari, ofiţeri şi amirali glorioşi care au modificat forma marinei sovietice.

Pe măsură ce condiţunile economice ale Uniunii Sovietice se îmbunătăţeau şi Industria grea se creia, în aceiaşi măsură se modifica şi se perfecţiona şi marina. Dragostea şi prietenia dintre tineret şi flotă creştea şi se întărea.

In toată Uniunea Sovietică s'au înfiinţat cluburi şi cercuri navale al căror număr creştea repede şi unde se făcea o educaţie marinăească tineretului. In aceste cercuri navale, tineretul învăţa să cunoască marea şi pe marinari, învăţa noţiuni sumare de serviciu la bordul vaselor.

Campania construcţiilor navale, ajunsă la un avânt deosebit în timpul anilor planurilor cincinale, a dat un nou prilej tineretului, să-şi manifeste dragostea pentru marină. Tineretul a fost în primele rândur ale muncii în şantierele navale unde a ajutat fără preget la construirea unei noi şi putenice flote de răsboi. Patria sovietică, înconjurată de state capitaliste trăia sub ameninţarea continuă a unui atac imperialist. Pentru a se face faţă acestui atac, pentru a apăra realizările regimului socialist de poftele nesăţioase ale trusturilor imperialiste, guvernul sovietic a dat importanţa care se cuvine, formării şi instruirii cadrelor şi forţelor armate. Astfel că, în preajma celui de al doilea răsboi mondial, prin munca întregului popor, Flota Roşie a putut deveni o forţă ameninţătoare pentru inamicii săi.

In timpul răsboiului de apărarea patriei, marina s'a dovedit a fi un ajutor credincios şi de nădejde a Armatei Roşii. Flota a săvârşit minuni de vitejie şi a dat dovadă de un înalt spirit de sacrficiu. Acţiunile flotei şi marinarilor la Odessa, Sevastopol, Kersci, Novorosisk şi la Stalingrad sunt dovezile vii ale actelor vitejeşti săvârşite. Aceste fapte eroice ale marinarilor au fost recunoscute şi preţuite de generalisimul Stalin, citând marina şi pe marinari în numeroase ordine de zi. El spunea în ultimul ordin dat la capitularea Germaniei : „Pe Marea Baltică, pe Marea Neagră şi pe Marea Barentz, pe Volga, pe Dunăre şi pe Nipru, marinarii sovietici au înscris în decurs de patru ani, noui pagini de glorie în cartea istoriei marinei noastre. Flota şi-a făcut până la sfârşit datoria faţă de Patria Sovietică".

Pe timpul răsboiului, toată ţara s'a ridicat ca un singur om transformându-se într'o uriaşă tabără militară. Atât pe front, cât şi în spatele frontului, oamenii sovietici munceau din greu la făurirea victoriei. In zilele aspre şi grele din timpul răsboiului, dragostea dintre tineret şi marină şi-a arătat din nou roadele. In perioada cea mai grea a răsboiului, colhoznicul Ferapont Golovatov din Saratov a luat iniţiativa unei mari acţiuni patriotice : strângerea de mijloace şi materiale necesare dotării şi înzestrării cu armament modern a Armatei şi Flotei.

Tineretul a luat parte cu mult avânt la această largă mişcare. Prin ajutorul lui s'a strâns dela cetăţenii sovietici 160 milioane ruble pentru flotă, cu care s'au construit 167 nave de luptă.

In cinstea tineretului, care a adus această contribuţie însemnată la efortul de luptă al marinei, numeroase nave au primit numele organizaţiilor tinereşti ce s'au distins în ajutorareá flotei :

„Komsomolul leninist", „Komsomolistul din Novosibirsk", „Tânărul din Tambov", „Komsomolistul din Peuza", „Komsomolistul din Altai", „Komsomolistul din Celiabinsk", „Tânărul din Cikalov", „Komsomolistul din Iaroslav şi altele.

Unele din aceste mijloace de luptă din marină s'au distins în mod deosebit, cum a fost de exemplu submarinul „Komsomolistul din Iaroslav" construit cu mijloacele adunate prin străduinţa tineretului din regiunea Iaroslav care a scufundat în Oceanul Inghetat de Nord, patru vase de transport cu o capacitate totală de 27.000 tone. Deasemeni, vedetele torpiloare construite prin mij-

loacele strânse de tineretul din Altai, ce au operat în Marea Baltică, au scufundat șapte nave de transport inamice.

Tânărul pilot Evgheni Losinski din aviația de luptă a Flotei Mării Baltice a primit dela tineretul din Krasnodon un avion botezat „Uliana Gromova". Cu acest avion, pilotul a doborât în scurtă vreme patru avioane germane.

Dar tineretul sovietic nu a contribuit numai cu mijloace materiale și cu bani. El a susținut marina cu toată dragostea și ardoarea tinereții, aducând în mijlocul marinarilor acel entuziasm, acea încredere și voioșie caracteristică vârstei.

Zeci de delegații de tineri au vorbit în cele mai grele zile ale războiului, unitățile operative ale flotei răspândind în jurul lor o atmosferă de tineresc optimism și încredere în victorie, îmbărbătând pe marinari și împărțindu-le daruri simple, dar duioase în conținut și intenții. Tineretul din Iaroslavl a vizitat de trei ori pe marinarii flotei Nordului, proaspăt întorși din grelele misiuni ale unui aspru și neînduplecat teatru de operațiuni ca al Oceanului Înghețat de Nord. De fiecare dată, lacrimi calde de bucurie, topeau țurțurii de ghiață din bărbile albite de ger ale marinarilor sovietici. Pe timpul asediului Leningradului, în grelele condițiuni de luptă în care se afla flota din Baltică, delegațiile tineretului din Celiabinsk au făcut numeroase vizite marinarilor flotei, aducându-le încrederea și veselia tinereții. In 1943 pe crucișetorul „Maxim Gorki" s'au prezentat ca voluntari la serviciu 100 de tineri din cei mai buni Komsomoliști din regiunea Gorki.

Această susținere și dragoste arătată de întregul popor în frunte cu tineretul, a constituit una din pârghiile morale cele mai importante și ea explică o parte din sursele inepuizabile ale victoriilor răsunătoare obținute de forțele armate ale U. R. S. S. Căci la această dragoste și grije arătate de tineret, marinarii Uniunii Sovietice au răspuns cu un curaj înzecit și un eroism fără pereche în lupta lor contra cotropitorului fascist. Acest lucru a fost scos în evidență de generalisimul Stalin prin cuvintele : „Activitatea marinarilor sovietici s'a remarcat pirntr'o rezistență și un curaj fără rezerve, printr'o înaltă activitate și măestrie militară".

Tinerii ostași ai flotei, educați de țara sovetică, au dat dovadă în cursul războiului național, de o înaltă îndeplinire a datoriilor militare și numeroase sunt exemplele de spiritul de sacrificiu în folosul binelui poporului și patriei sovietice. Tineretul sovietic se mândrește astăzi cu faptele de arme ale tinerilor eroi ai flotei Alexei Kalinjnâi, Vasili Kuznetov, Ivan Sivkov, Grigori Kuropiatkin, Mihail Korniţki, ș. a.

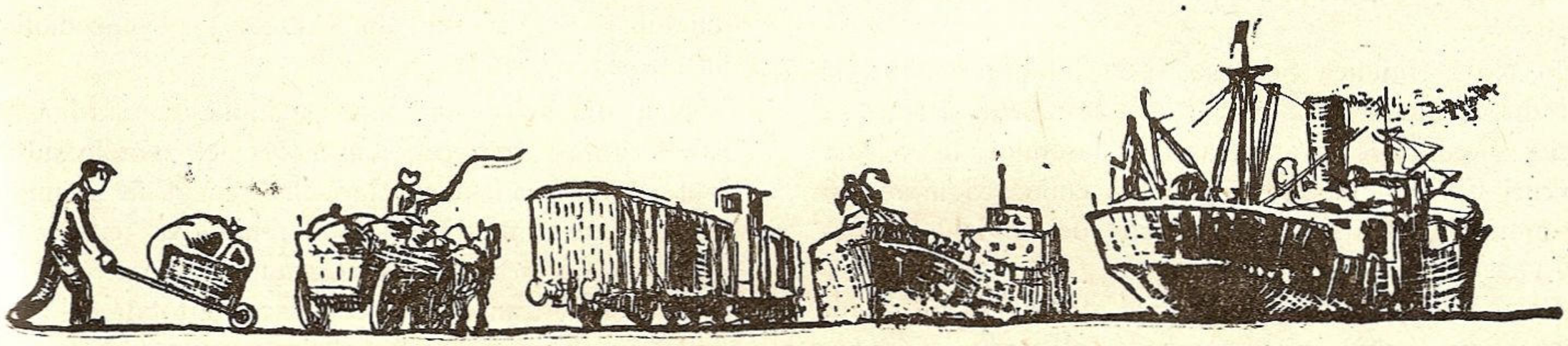
Din cei 507 marinari eroi ai Uniunii Sovietice, 300 sunt Komsomoliști și discipoli ai Komsomolului.

Peste 70.000 de Komsomoliști ai Marinei de război au fost decorați la sfârșitul operațiunilor cu diferite ordine și medalii ale U. R. S. S. Aceasta ca o mărturie a meritelor tineretului marinei care a știut să păstreze și să înalțe mai sus tradițiile glorioase ale marinei ruse.

Acum, după sfârșitul glorios al războiului, poporul sovietic se străduiește să refacă și să desvolte economia și buna stare a U. R. S. S. Armata Roșie și Flota Roșie stau ca un scut în apărarea țării cu atâta trudă câștigată și protejază munca oamenilor sovietici. Popoarele din U. R. S. S. manifestă o și mai mare dragoste și grijă pentru armata și flota lor. Tineretul sovietic își intensifică legăturile cu marinarii, își întăresc prietenia cu flota, și o înconjoară cu dragoste fierbinte.

Tineretul sovietic are un cult pentru armata și marina sa, el considerându-le ca apărătorii de nădejde al viitorului lor, al libertății tineretului din întreaga lume.

după S. HESIN



Escadra intră în port

In speranța aprobărei — care nu mai venea — a unei călătorii de instrucții în Arhipelag, am navigat o vară întreagă încrucișând în fața gurilor Dunărei.

Se vede că Sultanul Abdul Hamid arătase oarecari semne de plictiseală iscălind cu un an înainte firmanul de liberă trecere prin Dardanele a vaselor noastre militare. Ceeace producea mare năduf răposatului Sultan, care nu putea suferi să vadă vase de răsboiu trecând pe sub ferestrele zăbrelite ale vechiului Serai. Guvernul nostru se abținu să mai facă intervențiile cuvenite și, spre marea noastră mâhnire, furăm nevoiți să ne învârtim în căldarea Mărei Negre, deși visam călătorii de navigație mondială.

Crucișetorul, bricul-școală și trei torploiare formau Divizia de Mare, pe care noi o numeam pe scurt, c'o mândră ironie : **escadra**.

Programul era stabilit : patru zile din săptămână pe mare, în navigație și exerciții la larg, iar trei zile în port. Patru zile portul vegeta într'o somnolență orientală, mai cu seamă că era un an de criză agricolă. Viața își urma cursul obișnuit și monoton până într'a cincea zi, când cele dintâi pale de fum înnegreau la orizont. De cum se desprindea la viață. Ca prin farmec toate se însuflețeau. Ușile balcoanelor se deschideau, perdelele se ridicau, batistele fluturau la ferestrele deschise în lături. Trei zile cheiurile pline de lume, erau în sărbătoare, mulțimea forfotea pretutindenea. Gospodinele își găseau de lucru cu scuturatul în balcoane, servitoarele nu mai sfârșeau cu spălatul geamurilor. Mamele erau mereu cu gura la servitoare și cu ochii la fete. Masa nu mai era gata la timp, bucătăresele zăboveau în piață, unde prețurile se ridicau brusc de câte ori escadra făcea provizie. Copiii umblau fugari dela școală, cu cărțile la subțioară, se strângeau pe cheu căscând gura la vapoare ; chiar profesoarele întârziau uneori privind la ridicaea pavilionului, care se făcea dimineața cu solemnitatea obișnuită la bordul vaselor de război.

Străzile, cârciumile și cafenelele erau pline de marinari cu gulere albastre, spălate și călcate cu lustru. Cântece, chiote și scandaluri se țineau lanț. Poliția și patrulele aveau toată noaptea de lucru ca să-i culeagă pe cei cari pierdeau măsura.

Bărbații însurați, părinții de familie, treceau posomorâți pe lângă vapoarele acestea care le turburau liniștea și viața tichnită de provincie. Escadra le sta pe inimă ; o grijă, o primejdie vagă părea că-i amenință veșnic.

Treizeci de ofițeri și câteva sute de marinari, toți oameni tineri și zburdalnici, schimbase viața micei garnizoane.

Amiralul, comandantul escadrei, om bun la inimă dar cam pripit și supărăcios, căutase la început să convingă prin sfaturi și pilde — el nu călca pe uscat decât odată pe lună — că adevăratul marinar nu trebue să fie logodit decât cu marea. Trecuse la măsuri din ce în ce mai aspre ajungând, pentru a înfrâna debandada, să strângă șurubul disciplinei până la capăt.

Dar par'că era un făcut : după cele mai strașnice ordine urmau cele mai hazlii și mai năstrușnice pozne.

Incă din largul mărei cum începea să apară uscatul în vedere, la catargul vasului comandant fluturau flamurile de semnale împărțind ordine din ce în ce mai severe :

„Vasele vor rămâne în radă la ancoră".

„Scările ridicate. Nici o barcă nu are voe să plece".

„Comunicația cu uscatul întreruptă".

„Toată lumea consemnată la bord".

„Escadra nu intră în port".

A doua zi la ora raportului, se perindau rezultatele :

„Un caporal a fugit noaptea dela bord trecând în mâini pe frânghia de sârmă.

„Un grup de marinari beți a făcut scandal și bătae cu o ceată de barcagii greci.

„Un ofițer, căruia nu i se trimesese barca, a venit înnot la vapor.

„Un marinar, surprins la bucătăreasa consulului englez, a fugit coborându-se dela etaj în stradă pe catargul pavilionului dela consulat.

„Doi ofițeri tineri au venit la bord într'o barcă turcească suiți pe boccelele de rufe, alături de două spălătorese rusoaice.

„Trei ofițeri au acostat niște doamne cari se plimbau cu soții lor pe cheu. Alți doi ofițeri au abordat pe d-na primăreasă și pe moașa orașului, în fața lumei, în dreptul bisericei.

„Un ofițer în uniformă, călare pe bicicletă, a sărit de pe cheu în mare cu bicicleta, în fața unui grup de domnișoare.

„Câțiva ofițeri tineri în costum de bae, pe plajă, au trecut în partea rezervată pentru baia damelor". (Urma și o plângere din partea soților și părinților scandalizați...).

...Și așa mai departe, zilnic cele mai variate și ciudate cazuri amărau viața amiralului nostru.

Zadarnic se încerca doctorul escadrei, un bătrân blajin, să-l facă să înțeleagă, prin teorii științifice și amintiri din tinerețe, că este nevoe a lăsa deschisă totdeauna supapa de siguranță pentru ca să nu explodeze căldarea sub o prea mare presiune. Amiralul era din zi în zi mai neîndurător. Dar, o întâmplare neașteptată veni în ajutor pentru a îndulci deodată regimul nautic așa de riguros.

De unde ne venea salvarea ?

Intr'o bună zi vaporul poștal debarcă pe cheul Sulinei un transport de doamne, domnișoare, valize, geamantane și cutii de pălării. Erau câteva soții și mai multe simpatii ale ofițerilor escadrei. Grupul femenin venise pentru câteva zile din Galați sub comanda chiar a doamnei Amiral.

La debarcare : decepție — portul gol, escadra în largul mării.

— Vom aștepta. Trebue să se întoarcă escadra odată în port — hotărî conducătoarea grupului, care se și grăbi să organizeze cartiruirea și transportul personalului și materialului la cel mai bun hotel de pe cheu.

Patru lungi zile de vară s'a văzut grupul aceia femenin umblând fără răgaz pe străzi, pe cheuri și plajă, în veșnică așteptare.

Localnicii priveau cu interes, unii cu duioșie, alții cu un zâmbet ușor de gelozie, la grupul multicolor care-și flutura voalurile și muselinele în bătaia vântului răcoritor, ce aducea adieri de mângâiere și speranță din largul mării, în arșița țărmului uscat și însetat.

Un glumeț din lumea portului numise grupul femenin : convoiul remorcelor escadrei. In câteva ore porecla aceasta navală, circula în toate limbile vorbite în cuprinsul micului oraș cosmopolit.

Trec remorcele ! trec remorcele ! se șoptea pe la toate mesele înșirate în fața cafenelelor de pe cheu.

Semne de nerăbdare, de grijă și enervare începură să se arate în convoiul remorcelor. Chinurile ajungeau la culme spre seară, dela ora când începea atacul țânțarilor cari veneau din spre baltă. Roiuri nesfârșite soseau în vâtejuri, par'că anume înștiințate că le-a sosit sânge proaspăt și bogat, Trompele nesățioase sugeau cu lăcomie, fără milă, din pielițele fine și nedeprinse, cari se iritau după fiecare pișcătură.

Voalurile nu reușeau să apere figurile, decolteurile și brațele goale amenințate. Evantaliile se mișcau frenetic, cu enervare, umbreuțele albe, roze, verzi se deschideau și se închideau cu necaz.

Intr'o seară tot convoiul se oprise în fața unei cafenele, ca să privească la o trupă de cântărețe italiene, cari jucau pe o scenă închisă într'un fel de cușcă de tifon prin care nu puteau pătrunde țânțarii. Suferind cu resemnare, ascultau ariile napolitane : **funiculi, funicula** și **mio marito**, urmărind cu atenție gesturile grațioase pe cari le desordonau țânțarii ce reușeau să se strecoare prin câte-o spărtură a cuștei de tifon.

Convoiul se descomplecta. Unele plecau enervate, furioase, cu ochii în lacrimi : se retrăgeau baricadându-se în camerele hotelului, închizând ferestrele pentru a se apăra împotriva micilor și nemiloșilor dușmani. In năbușeala camerelor închise se desbrăcau pentru a se liniști ; cătând la petele rămase după pișcături pe corp; plângeau în singurătate calmându-și întru câtva nervii iritați.

De dimineață începea iar peregrinarea pe cheiuri și pe plajă. De câteori apărea vre-un punct la orizont sau vre-o pânză albă în zare tot grupul era gata în așteptare. Se pregăteau binoclurile, batistele și voalurile, dar escadra nu se arăta în larg.

Nemulțumiri, surde protestări începură a se ridica împotriva felului cum era condusă această escadră, care nu se mai apropia de port; dar d-na Amiral, cu tact și energie, știa să mențină moralul și disciplina grupului femenin.

Piloții portului, care făceau de gardă pe cheu, cu ochii la larg și la vârful farului unde se anunța vederea vaselor la orizont, erau necontenit cercetați.

Un pilot bătrân și ursuz, care fusese întrebat de câteva ori despre sosirea escadrei, se adresă mirat către d-na Amiral :

— „Bine coniță, că celelalte mai tinere să aștepte escadra, de, o înțeleg... dar matale, oricum, damă serioasă și mai în vârstă... mă mir... nu se cade... nici nu șade frumos...". Inainte de a termina fraza, conducătoarea gruplui femenin izbucni indignată : „quelle impertinence !... dar știi cu cine vorbești ? cum îți permiți să fii necuviincios ?... noroc că la timp sosi în fugă, cu șapca în mână, un gardian dela căpitănia portului, cerând scuze pentru pilotul care nu cunoștea lumea, nu știa bine românește și nu avusese nici un gând rău.

Incidentul s'a potolit. Un gardian dela căpitănie fu atașat, ca protecție, pe lângă grupul femenin. El se ținea pretutindenea la distanță, într'o discretă și respectoasă ariergardă.

Tocmai a patra zi, după amiază, apărură la orizont în acelaș timp câteva puncte de fum în linie. In vârful farului se înalță flamura albă c'o bulă roșie la mijloc. In sfârșit, farul vorbea : „vase de răsboi în vedere".

Ca un stol de păsări speriate, întregul grup femenin se ridică de pe nisipul fierbinte al plajei zburând spre cheu, la piciorul farului verde.

— Se vede !... se vede !... vine escadra !...

Grăbite, emoționate, își deschideau poșetele ca să-și potrivească binoclurile, să vadă în larg escadra care se apropia cu viteză.

Trei puncte negre înaintau năvalnic ca niște bivoli furioși, cu nările deschise tăind cu botul fața apei fărâmată în spume. Erau cele trei torpiloare : **Zborul, Zmeul** și **Năluca**.

In urma lor, **Elisabeta**, mândră, impunătoare, aluneca ușor fără nici o înclinare, fluturând la catarg flamura de vas-comandant.

In depărtare, **Mircea**, se legăna agale cu două pânze întinse ca niște aripi desfășurate în larg.

Escadra era aproape de gura Dunărei, când la catargul vasului-comandant se înălțară deodată fluturând trei stegulețe colorate. Celelalte vase imitară semnalul. Și dintr'odată, printr'o schimbare de cârmă, toate vasele abătură din linie, ocolind spre dreapta, luând brusc altă direcție.

— Escadra nu mai intră în port. A pus capul spre Nord. Rămâne afară în radă, zise cu siguranță gardianul căpităniei.

Un freamăt de indignare izbucni în grupul de pe cheu.

Cum e posibil asta ? De ce-au venit ? De ce se chinuesc de-atâta timp așteptând ? se întrebau toate cu disperare privind spre vasele cari se oprise ancorând în radă.

Gardianul căpităniei se apropie surâzând pe sub mustață

— De multe ori face așa domnul Amiral. Și pentru că i se cerea lămuriri, gardianul adaugă : — apoi să vedeți conițelor, cum stă chestia : Domnul Amiral îl om bun la inimă și chiar popular, da îi serios tare în serviciu lui, precum să și cade. Și lumea asta de port, să ertați îi tare rea și desfrânată... de câte ori vine escadra avem scandaluri și daraveli, nu numai cu soldații, da chiar cu unii din domnii ofițeri mai tineri ; mai dăunăzi a fost scandal mare cu trupa de harfoniste italiene. Apoi d. Amiral, ca să-i mai înfrâneze, anume nu bagă escadra în port și o ține afară în radă.

Pe când tot grupul se frământa nemulțumit și enervat, conducătoarea își păstra calmul ; măsura cu privirea distanța până la escadră și, după ce vorbi ceva în șoaptă cu gardianul căpităniei, luă o hotărîre eroică :

— Doamnelor și domnișoarelor ! începu ridicând umbreluța verde în sus, în chip de steag, dacă escadra nu intră în port să mergem noi la ea s'o aducem.

— Să mergem, să mergem toate, răspunseră în cor, înfiorate, îmbărbătate de hotărîrea luată.

Numai când sosiră cele două bărci mari turcești, aduse de gadian în fugă, atunci se simți oare-cari șovăeli în grupul femenin. Unele, curajoase, erau gata de a înfrunta marea, ori-ce s'ar întâmpla. Altele mai plăpânde, nu îndrăzneau să se aventureze, și făceau diferite obiecțiuni ; poate să le surprindă o furtună, nu erau pregătite să meargă pe mare, nu erau nici îmbrăcate potrivit... dacă le vine rău ? nu au nici lămâi, nici coniac, nici... apă de colonie ; nu puteau în barcă nici să-și slăbească legăturile corsetelor...

Conducătoarea, ca să le mai îmbărbăteze întreabă pe un turc bătrân dela barcă : „Marea e calmă ? poți să ne duci în siguranță până la escadră ?"

Turcul, care ședea grav la cârmă, început să râdă cu poftă și ducând două degete la buze, țocăi tare aruncând o bezea drăgăstoasă către mare.

— Ioc furtună ! cioc guezeld ! frumos mare, taman pentru coconițe !....

In sfârșit s'a hotărît îmbarcarea. Numai două au rămas pe mal mărturisind că le-a venit rău privind numai apa mișcătoare a mării. Cum nu era scară la cheu în locul unde acostase bărcile, coborârea a fost cam grea. Doi turci vânjoși, cu brațele și pulpele goale, bronzate, le luară de subțiori, le ridicară pe sus și le așezară la rând ca pe niște pachete în bărci.

D-na Amiral își luă în barcă toate fetele ce îi erau încredințate în pază, și se așeză în fund lângă turcul de la cârmă.

Convoiul remorcelor s'a pus în mișcare. Esclamații, dulci înfiorări... e o plăcere să luneci lin în curentul Dunărei la vale. Dar când bărcile au ajuns la gură, acolo unde apa dulce întâlnește rezistența apei de mare, și bărcile începură a juca între valuri, țipete disperate isbucniră deodată, înspăimântând pe turcii care trăgeau liniștiți la lopeți.

— „Vai, ne înecăm ! să ne întoarcem ! Imi vine rău ! Nu mai pot !" Și o învălmășeală cumplită, pe când toate se sculau în picioare ,strică echilibrul bărcilor.

Un turc le strigă cam răstit : „jos ! toate cucoane pe brânci la fundul bărcei, altfel răsturnăm toate la apă".

Liniștea se restabili. Toate își stăpâneau simțurile, de și suspinau adânc, respirau des, înfiorate, strângând tâmplele cuprinse de migrenă, palide, resemnate.

In barca pusă sub conducerea d-nei Amiral disciplina se menținuse mai bine. Cele care sufereau prea tare au fost culcate pe fundul bărcii, la picioarele barcagiilor cu mușchii de oțel, cari lopătau regulat și în cadență, ca niște manivele de mașină în funcțiune.

Departe în escadră, pe vasul-comandant, Amiralul grav și întunecat, se plimba pe duneta de la pupă, cu doctorul bordului. Deodată se opri din mers, zărise cele două bărci cari se îndreptau spre vasele ancorate în radă. Nici odată nu-i plăcuse lui vizite civile la bordul vaselor militare.

— Ei, asta-i culmea, izbucni iritat, eu opresc escadra să intre în port și lumea de-acolo vine să ne atace aci

în radă. Şi Amiralul ceru binoclu, pe când dunga dintre sprâncene i se adânci profund.

Bărcile cu încărcătura lor multicoloră se apropiau de vase. Amiralul îşi şterse grăbit cu batista sticlele binoclului, îşi ascuţi privirea ca atunci când trebuea să pătrundă zarea, să coprindă silueta unui vas la orizont. De-odată păli. La barca din cap recunoscu perfect pe **Evelin**, nevasta lui.... vedea bine pălăria ei cu voalul verde, care fâlfâia în vânt ca o flamură, jucând în spirale graţioase în jurul fesului roşu al turcului de la cârma bărcei.

Cu mişcări stăpânite, cu buzele strânse, Amiralul coborî scările dunetei, îşi scoase o ţigară din portabac, o aprinse cu un calm admirabil, trase câteva fumuri adânci până în fundul pieptului şi, demn, tăcut, trecu pe punte printre şirurile de ofiţeri şi marinari care-l priveau pe sub gene.

Singur, închis în careul comandantului aştepta.

Bărcile acostară la tribord — la scara de onoare : Doi ofiţeri tineri, instalaţi pe treapta de jos a scării, ridicau cu graţie pe sus doamnele şi domnişoarele amorţite, cari călcau stângace pe puntea de lemn a vasului.

D-na Amiral, salutând voioasă şirul de ofiţeri cari-i făcuse front, spuse zâmbind :

— „Ce credeaţi, că n'o să avem curajul să venim până aci, să vă aducem noi escadra în port ?“ Şi intră sigură, calmă, drept în careul comandantului.

Tot grupul femenin s'a descompus, amestecându-se cu ofiţerii răspândiţi pe punte. Vorbă, râs, glume şi exclamaţii. Fiecare se întreba ce va hotărî comandantul. Unii, care-l cunoşteau pe Amiralul lor, asigurau că nici în ruptul capului nu va reveni el asupra unui ordin dat. Alţii, oameni familişti, cu experienţă, susţineau că de data asta Amiralul va ceda contramandând ordinul.

„Intră sau nu intră escadra în port ? se întrebau toţi, aşteptând cu nerăbdare să le vie caetul de ordine din careul comandantului.

Emoţia creştea pe punte ; se aştepta rezultatul ca în ziua predării unui ultimatum.

In sfârşit, un zbârnâit strident de sonerie.

— Timonier ! Caetul de ordine.

Pe punte se făcu linişte desăvârşită. Cu respiraţiile stăpânite toţi aşteptau.

— Atenţiune la semnale, tună vocea ofiţerului de serviciu, spre executare : „toate vasele vor ridica ancorele ,intrând în port vor acosta la cheu. „Libertate de manevă” fu ultimul semnal care se răspândi în toată escadra.

Explozii de bucurie izbucniră pe toate vasele. Semnale de trompetă şi de siflii, comenzi grăbite, strigăte întrerupte, se auzeau peste tot.

— Ancora sus ! la posturile de plecare ! maşina încet înainte !... fiecare comandant se grăbea să pună în mişcare mai iute vasul ca să apuce a intra cel întâi în port. Numai Amiralul nu mai apăru pe punte până a doua zi dimineaţă.

In port era sărbătoare. Ferestrele se deschideau, batistele fluturau prin balcoane, lumea se aduna pe cheu să primească escadra mândră ce intra în port. Priviri curioase, cercetătoare, se schimbau între lumea de pe cheuri şi cea care înflorea punţile vaselor în mers lin spre acostare.

Seara, la masă, în faţa unei cafenele de pe cheu, doi ofiţeri hazlii, cu hainele dinainte, vorbeau râzând cu poftă :

— Văzuşi pe Amiralul nostru, care ne ameţea cu veşnicul principiu al tacticei navale : **ordine, contraordine, desordine ?**

de **JEAN BART (Eugeniu Botez)**

CUM CÂNTĂ MAREA

In fiecare seară, de-un timp, stau cu mirare
Şi-ascult ce straniu cântă tumultoasa Mare...
Atent, îmi plec urechea, şi-ascult notele-i grele...
Ascult, cântând pe 'ncetul să mă deprind cu ele, —

Să-mi lămuresc ce-o doare, când spumegă de ură,
Ce vrea să spună marea cu 'nfricoşata-i gură....

Dar apele-i ţin taina, schimbând a ei cântare :
Acum, parcă se joacă svârlind mărgăritare,
Şi-acum, ca sub imperiul unei porunci secrete,
Işi părăseşte jocul, şi 'n larmă de trompete,
Işi trâmbiţă mânia, iar miile de creste
Le umflă în talazuri, în larguri dând de veste
Ce poate să cuprindă în larga ei cântare...

Ce poate să cuprindă în larga ei cântare...

C. Anghel

VIAȚA SINDICALĂ

CONGRESUL UNIUNII SINDICATELOR DIN PORTURI ȘI TRANSPORTURI

In luna Octombrie între 20 și 22 a avut loc la Constanța în sala Elpis, Congresul General pe țară al Uniunii sindicatelor din porturi și transporturi.

Au luat parte peste 300 de delegați ai sindicatelor de marinari civili, muncitori de port, pescari, P. C. A., Sovromtransport, transporturi de uscat, tracțiune mecanică și animală, R. A. T. A., Tramvaie și T. A. R. S.

Sub președinția președintelui Uniunii, C. Spireanu și în prezența delegatului Confederației Generale a Muncii, Marin Florea Ionescu, membru în Comitetul executiv al C. G. M. și deputat, s'au desbătut problemele organizatorice, economice și culturale, ale acestei complexe Uniuni, cu ramuri profesionale de specificuri diferite, dar toate afectate aceleiași mari sfere de activitate, care este circulația bunurilor și a persoanelor.

După doi ani și jumătate dela Congresul de înființare al Uniunii, ținut la începutul anului 1945 în Ianuarie la București, portul Constanța, cel mai puternic centru al Uniunii, este cinstit cu găzduirea delegaților veniți din toate colțurile țării, să analizeze munca sindicală a acestor doi ani, să desbată problemele ce frământă muncitorimea aparținând acestor ramuri profesionale, să-și traseze pentru viitor drumul de urmat spre o soartă mai bună a clasei muncitoare.

După salutul oficialităților, ale organizațiilor democratice locale și ale delegaților celorlate Uniunii sindicale, rapoartele membrilor comitetului executiv al Uniunii, I. Mutulescu și Gh. Coclitu, expun în linii mari munca intensă și dificilă dusă pe teren organizatoric, financiar, economic, cultural, femei și tineret.

Pornită cu doi ani în urmă, prin gruparea a 30 de sindicate cu cca 20.000 membri, Uniunea Sindicatelor din Porturi și Transporturi, adună în rândurile ei 113 sindicate cu 73.000 de membri pe toată suprafața țării.

Se analizează munca dusă în cele mai grele condiții economice, cu țara secătuită și pustiită de urmările nefastului războiu antonescian, cu nivelul scăzut al simțului organizatoric sindical, ca urmare a opresiunii și întunericului în care a fost ținută zeci de ani clasa muncitoare, urmările anilor de secetă și eforturilor și sacrificiilor cerute muncitorimii de necesitatea reconstrucței țării.

Reese astfel, că puține sectoare au fost atât de isbite de consecințele războiului, ca ramurile profesionale aparținând porturilor și transporturilor.

Traficul din porturi, inexistent sau foarte scăzut, adusese șomajul muncitorilor de port. Marinarii, prin pierderea în războiu a flotei comerciale, condamnați aceleași soarte ca și pescarii fără posibilitatea înlocuirii materialelor. Muncitorii Șantierelor ca și a transporturilor de uscat, tramvaie automobile, n'aveau o situație mai bună, cu utilajul și atelierele risipite, distruse de bombardamente, zbătându-se în criza de producție a materialelor.

Munca intensă și eforturi nenumărate au dus la deslegarea unor probleme ce păreau de nerezolvat.

S'a realizat activarea muncii și principiul rotației muncii în porturi și îmbarcărilor, repararea instalațiilor portuare P. C. A. și a vaselor, prin înființarea de cooperative de producție a marinarilor șomeuri, repararea atelierelor de tramvae și tehnice, economate, cantine, etc., dublate de o operă legislativă potrivită, ca Statutul P. C. A., contracte colective, reglementarea muncii în porturi și a Marinei Comerciale, Paralele cu această muncă, ce tindea la ameliorarea stării materiale, s'a dus și una pe teren cultural pentru vârstnici, tineret și femei, ce tinde la ridicarea nivelului cultural, hrana sufletească și pregătirea civică a clasei muncitoare.

In această direcție au dus la realizări concrete, înzestrarea sindicatelor cu biblioteci ,școli de analfabeți, cămine, creșe, cluburi muncitorești, conferințe, etc.

Desbătute pe larg, toate aceste probleme, au dus la propuneri din partea delegaților, ce au trasat drumul de urmat pentru viitor și luarea de angajamente pentru continuarea eforturilor de reconstrucție a țării, pentru consolidarea regimului democratic și menținerea și desvoltarea cuceririlor de azi a clasei muncitoare, în alianța strânsă cu țărănimea și intelectualitatea progresistă.

Aceste hotărâri au fost concretizate într'o rezoluție finală a congresului, ce și-a încheiat lucrările prin descărcarea vechiului comitet și alegerea noului comitet central al Uniunii, ce va conduce destinele Sindicatelor din porturi și transporturi, până la viitorul congres.

CONGRESUL CONFEDERAȚIEI GENERALE A MUNCII

La 10 Noembrie a. c., în sala Ateneului Român, s'au deschis lucrările celui de al II-lea Congres al Confederației Generale a Muncii.

Intr'un cadru festiv, în prezența membrilor guvernului, Louis Saillant, secretarul general al Federației Sindicale Mondiale, delegaților Sindicatelor din U. R. S. S., Franța, Jugoslavia, Bulgaria, Cehoslovacia, Polonia, Ungaria, Spania luptătoare, Albania, Italia, Finlanda, Palestina și Aust ia, precum și a delegaților Sindicatelor naționale, are loc acest congres, ce marchează o etapă importantă în lupta mișcării sindicale din România pentru lărgirea cuceririlor muncitorești și pentru întărirea democrației.

Deschis într'o atmosferă de înălțător entuziasm prin discursul de deschidere al președintelui C. G. M.-ului, Gheorghe Apostol și cuprinzătoarea expunere a secretarului Federației Sindicale Mondiale, congresul continuă prin îndemnul la solidaritate a clasei muncitoare și la continuarea eforturilor pentru reclădirea economiei naționale, în folosul poporului, îndemn adresat congresului de delegații guvernului, Dr. Petru Groza, Vasile Luca și Lotar Rădăceanu.

Căldura manifestată de congresişti faţă de cuvântul acestora, au vădit legătura strânsă dintre mişcarea sindicală şi guvernul democrat, strâns unite în eforturile pentru propăşirea şi ridicarea poporului.

Noul Ministru de Finanţe, în special, a fost obiectivul unei lungi manifestaţii de simpatie, în urma cuvintelor energice şi mobilizatoare ce şi-au găsit adânc ecou în rândurile congresiştilor, mai ales când vorbitorul, a arătat că în urma ultimilor schimbări intervenite în guvern, „Statul, guvernul, parlamentul şi poporul să fie una".

Momente emoţionante le furnizează şi cuvintele rostite de delegaţii străini.

Punctul central al congresului, l-a constituit raportul de activitate al Confederaţiei Generale a Muncii, ţinut de preşedintele Gh. Apostol, care în parcursul a trei ore şi jumătate a expus situaţia internaţională şi internă între primul şi al doilea congres, realizările organizatorice ale C. G. M., activitatea în domeniul economic şi munca pe teren artistic şi cultural.

Se relevă astfel diferenţa condiţiilor în care se ţine acest al doilea congres, faţă de primul congres din Ianuarie 1945. Atunci s'a ţinut după 5 luni de pregătire intensă sindicală, în plin efort de războiu antihitlerist şi sabotat de reacţiunea internă.

Tot atunci s'au pus bazele Federaţiei Sindicale Mondiale, ce a ajuns la 70 milioane membri, luându-se ca sarcină centrală, unirea întregei mişcări sindicale în cadrul unei singure federaţii sindicale mondiale, socotind că astfel se serveşte cauza clasei muncitoare din lumea întreagă şi interesele tuturor popoarelor iubitoare de libertate pace şi progres.

S'a apreciat de congresul de atunci, că rezolvarea problemelor de viaţă ale clasei muncitoare, nu se pot rezolva fără o cotitură serioasă în viaţa economică, socială şi politică a ţării.

Şi o urmare a acestei hotărîri a fost prima cotitură ce s'a realizat prin răsturnarea guvernului Rădescu, ce stânjenea desvoltarea activităţii şi luptei poporului şi clasei muncitoare.

Pe plan internaţional, cu consecinţe interne inerente, ostilitatea cercurilor imperialiste şi reacţionare, ce au sprijinit totdeauna militarismul german, italian şi japonez şi-a continuat mai departe uneltirile sabotoare contra forţelor populare, în fruntea căreia se aflau popoarele sovietice care obţinuseră victoria asupra hitlerismului german şi imperialismului japonez.

Şi posibilitatea organizării şi luptei sindicale a crescut pe măsura slăbirii imperialismului şi creşterii forţelor democraţiilor populare, precum şi cristalizarea conştiinţei de clasă a proletariatului de pretutindeni, a conştiinţei naţionale a popoarelor din colonii, din ţările dependente şi de sub mandat.

Vorbitorul arată deasemeni adevăratele tendinţe ale planului Marshal şi dorinţa imperialiştilor americani de a deslănţui un nou războiu, însă între această dorinţă şi posibilitatea de a-l face este o distanţă uriaşă.

Imperialiştii americani şi sprijinitorii lor, oricât de puternici s'ar simţi, nu vor putea arunca omenirea într'un nou războiu, dacă clasa muncitoare internaţională, în fruntea tuturor popoarelor dornice de libertate şi pace, va lupta cu fermitate împotriva tuturor forţelor care militează atât pe plan naţional, cât şi pe plan mondial, pentru războiu.

Aşa cum dela 23 August, pe plan mondial raportul de forţe s'a schimbat în favoarea democraţiei şi socialismului şi pe plan naţional perioada dela primul congres al Confederaţiei Generale a Muncii, este una din cele mai importante din istoria luptelor clasei muncitoare dela noi.

S'au înfăptuit reforme ce fac cinste ţării, reforme ce au deschis poporului nostru calea spre noui victorii, pentru buna sa stare materială, pentru buna convieţuire cu toate naţionalităţile conlocuitoare, pentru o prieteniie şi colaborare sinceră cu toţi vecinii săi în frunte cu Uniunea Sovietelor.

Expunând uriaşul drum, parcurs de mişcarea sindicală din ţara noastră, între primul şi al doilea congres, vorbitorul arată sabotajul, uneltirile de spionaj şi toate piedicile puse în calea clasei muncitoare de Maniu, Brătianu şi partidele lor, agenturile naţionale ale imperialismului Anglo-American.

Din punct de vedere organizatoric, la primul congres C. G. M.-ul avea numai 513 Sindicate şi 12 Uniuni profesionale cu un număr total de 119.000 membri.

Astăzi, în urma alegerilor sindicale şi a normelor de organizare prin constituirea consiliilor judeţene, sunt :

5.512 comitete de fabrică,
1.467 comitete sindicale cu 14.658 membri,
49 comisii locale compuse din 351 membri,
57 consilii sindicale cu 1.516 membri,
21 Uniunii profesionale ale căror Comitete Centrale cuprind 413 membri şi un total de 1.337.586 membri organizaţi pe întreaga ţară.

Principiile care au contribuit la aceste realizări sunt :

Unitatea de acţiune a clasei muncitoare, ca bază a activităţii sindicatelor.

Lupta de clasă şi internaţionalismul proletar, ca bază de luptă şi de educare a salariaţilor organizaţi în sindicate.

Critica şi autocritica ,ca miljoc preţios pentru desvoltarea şi permanenta îmbunătăţire a calităţii muncii noastre Sindicale.

Autonomia Sindicală şi democraţia muncitorească.

Obligativitatea tuturor organelor de conducere ale organizaţiilor Sindicale, a tuturor membrilor care compun organele de conducere şi a tuturor Salariaţilor organizaţi de a respecta votul majoritar şi a aplica în practică toate hotărârile luate de majoritate.

Pe teren economic, social şi profesional s'au înregistrat noui realizări. Intr'o primă perioadă s'au urmărit :

Mărirea efortului pentru susţinerea producţiei de războiu.
Refacerea rapidă a căilor de comunicaţie.
Trecerea producţiei de războiu la acea de pace.
Imbunătăţirea condiţiilor de trai ale salariaţilor.

La aceasta mai trebue adăugat lupta plină de abnegaţie a întregei muncitorimi, pentru realizarea reformei agrare, care a dat pământ ţăranilor şi a lichidat clasa moşierilor.

A urmat încheierea contractelor colective, precum şi Statute pentru toţi salariaţii Statului, deasemeni scăderea impozitului pe salarii şi degrevări fiscale la articolele de primă necesitate pentru salariaţi.

Ultima etapă coincide cu preluarea Ministerului Economiei Naţionale de Secretarul General al partidului comunist Gh. Gheorghiu-Dej, stabilizarea monetară şi formarea noului guvern, care să înlăture sabotajul redresării ţării de către miniştrii tătărăscieni.

Pe teren cultural şi artistic, deasemeni munca a fost vastă şi diversă.

Şcoli de cadre, biblioteci (3.400 cu 1.460.000 vol.).

Editări de broşuri şi cărţi literare (68 volume în 708.700 exemplare).

Şcoli de analfabeţi (680 cu 32.000 elevi între 26 şi 60 ani).

Pe teren artistic, la fel. Dela 80 coruri sindicale la primul congres, azi 980; 356 orhestre şi fanfare, 1433 echipe teatrale, 389 echipe de dansuri şi jocuri populare.

Deasemeni teatre, cinematografe, conservatoare şi ansambluri în diferite centre industriale.

Presa deasemeni a fost un permanent îndrumător al organizaţiilor sindicale.

„Viaţa Sindicală" care atinsese un tiraj de 233.000 exemplare, este transformată în cotidian cu 140.000 exemplare zilnic, în româneşte şi 27.000 exemplare în limba maghiară, deasemeni „Muncitoarea", „Lupta C. F. R." şi buletinele a 15 Uniuni Sindicale.

In acelaş timp sportul sindical a ajuns 80% din sportul popular al ţării.

Cu aceiaşi perseverenţă s'a dat o deosebită atenţie problemelor legate de condiţiile de viaţă şi muncă a tineretului şi femeilor.

Pe plan internaţional C. G. M.-ul a fost deasemeni alături de popoarele subjugate şi muncitorimea din întreaga lume.

Cum era şi normal faţă de vastitatea muncii au fost şi slăbiciuni, care tind a fi lichidate în vitor prin îndeplinirea viitoare a sarcinilor politice şi organizatorice care sunt: întărirea şi desvoltarea regimului democraţiei populare, a unităţii organizatorice, politice şi ideologice a clasei muncitoare, lichidarea reacţiunei şi ridicarea nivelului cultural, precum şi sarcinile economice şi sociale privitoare la redresarea economică şi refacerea ţării.

Ampla expunere a vorbitorului este acoperită de entuziasmul congresiştilor.

Ultima parte a congresului, cuprinde decorarea şi alegerea Comitetului Central al Confederaţiei Generale a Muncii, format parte din membrii vechiului Comitet, parte noui, luptători sindicalişti ce între aceste 2 congrese s'au impus atenţiei clasei muncitoare, prin munca şi devotamentul lor.

Intr'o atmosferă de proaspăt entuziasm, s'au sfârşit lucrările congresului prin citirea şi votarea rezoluţiilor.

După patru zile de desbateri Congresul se închee.

Prin amploarea lor, prin temeinicia cu care au fost discutate problemele de bază ale clasei muncitoare din România, prin numeroasele delegaţii din străinătate care au participat la acest congres şi care au ţinut să fie prezente la desbateri în tot timpul cât a durat cel de al doilea Congres General Sindical a marcat o cotitură istorică în evoluţia clasei noastre muncitoare.

Imprejurările, amploarea şi rezultatele acestui congres, precum şi apariţia Platformei Program a partidului Unic Muncitoresc ,justifică convingerea puternică, că muncitorimea din România v'a reuşi, aşa cum a reuşit şi celelalte ţări democratice de tip nou, să înfăptuiască noi cuceriri, noi succese, pe drumul ascendent al făuririi unei lumi noui, care nu cunoaşte exploatarea omului de către om, pe drumul socialismului.

CONFERINŢA SINDICALĂ DELA BELGRAD

La 18 Noembrie 1947 s'a ţinut la Belgrad sub preşedinţia lui Giuro Salay, preşedintele Comitetului Central al Sindicatelor Unice din Jugoslavia şi membru al Comitetului Executiv al Federaţiei Sindicale Mondiale, o consfătuire a reprezentanţilor mişcări sindicale a ţărilor din Sud-Estul Europei.

Scopul acestei consfătuiri a fost organizarea unui schimb regulat de experienţe practice pentru creiarea de legături mai strânse între mişcările sindcale din ţările de mai sus, conform sarcinilor de bază şi a scopurilor Federaţiei Sindicale Mondialé. Iniţiativa convocării acestei consfătuiri a fost luată de mişcările sindicale din Jugoslavia, Bulgaria, România şi Albania de acord cu secretarul general al Federaţiei Sindicale Mondiale, Louis Saillant.

Au luat parte : Teodor Prahov şi Ghina Trakova în numele Uniunii Generale Profesionale din Bulgaria, Gh. Apostol şi Mişa Levin în numele Confederaţiei Generale a Muncii din România, Kemal Mirseli în numele Uniunii Sindicatelor Unice din Albania şi Giuro Salay, Duşan Petrovici, Iosef Tazi, Mişo Pavicevici şi Lazăr Stefanovici în numele Sindicatelor Unice din Jugoslavia.

La consfătuire a fost examinată situaţia politică din această parte a Europei, subliniindu-se în mod unanim necesitatea organizării de către mşcările sindicale, a unei propagande cât mai vaste împotriva acţiunilor imperialiţşilor americani şi englezi, care să demaşte teoriile lor reacţionare şi planuril ior agresive îndreptate împotriva independenţei naţionale şi a libertăţilor democratice ale tuturor popoarelor din lume. Toţi delegaţii prezenţi, în numele centrelor sindicale respective şi-au exprimat protestul lor viguros contra actualei stări din Grecia, provocată prin robirea poporului grec de către imperialiştii americani şi englezi şi prin teroarea nemaipomenită a regimului monarho-fascist exercitată asupra clasei muncitoare şi a întregului popor grec.

In scopul desvoltării şi întăririi legăturilor frăţeşti între mişcările sindicale din Jugoslavia, Bulgaria, România şi Albania, care să ducă la consolidarea unităţii clase muncitoare în fiecare ţară şi din Peninsula Balcanică în cadrul Federaţiei Sindicale Mondiale s'a hotărât să se ia următoarele măsuri :

— Numirea de delegaţi permanenţi sau temporari pe lângă conducerile sindicale centrale din ţările respective.

— Schimb de corespondenţi permanenţi sau temporari ai organelor centrale sindicale.

— Trimiterea de delegaţi la Congrese, la toate plenarele mai importante, la conferinţele şi manifestaţiile mişcărilor sindicale din celelalte ţări.

— Schimbul regulat al presei sindicale.

— Găzduire reciprocă a asociaţiilor şi echipelor artistice.

— Vizitarea de către activiştii instructori sindicali în vederea organizării de confernţe pentru activele sindicale, tratând desvoltarea şi starea mişcărilor sindicale în ţările respective.

— Vizitarea de către salariaţii cei mai evidenitaţi în muncă, inovatori, raţionalizatori şi organzatori în vederea schimbului de experienţă în mod practic în domeniul producţiei.

(Continuare în pag. 27)

ACTUALITAŢI - INFORMAŢII

1. **Conferinţă internaţională de salvări maritime.**

In prezenţa observatorilor Secretariatului general al O. N. U., s'a luat iniţiativa ţinerii unei conferinţe pentru salvarea vieţii pe mare, ce urmează să revizuiască convenţia internaţională privitoare la această chestiune, care a fost semnată în 1929, precum şi s'o complecteze cu reguli adecuate timpului de faţă. La această conferinţă au fost invitate 32 de naţiuni şi se va deschide la Londra la 16 Aprilie 1948.

Conferinţa va urmări să rezolve toate chestiunile privitoare la salvarea navelor, pasagerilor şi echipajelor, dela dotarea cu provizii şi apă a bărcilor de salvare şi până la mijloacele cele mai moderne ca radarul şi radio.

Pentu pregătirea lucrărilor acestei conferinţe, Marea Britanie a invitat la Londra un număr de experţi din Organizaţiile Internaţionale de Aviaţie Civilă, Uniunea Internaţională de Telecomunicaţie, Oficiile Internaţionale Meteorologice şi Comitetul Consultativ Maritim.

Aceştia urmează a discuta şi face un raport asupra măsurilor considerate necesare a se lua de către forurile internaţionale, relative la siguranţa şi salvarea vieţii în mare.

Convenţia din 1929 a fost primul act internaţional realmente efectiv, cu privire la măsurile de salvarea vieţii în mare, deoarece o convenţie ce data din 1914, nu a fost ratificată din cauza declanşării primului război mondial.

Această convenţie a fost ratificată de 18 state şi au aderat ulterior la ea alte 18 state.

Progresele realizate în timpul ultimilor ani, precum şi experienţa bogată în timpul celui de-al 2-lea război mondial, fac necesară o revizuire şi complectare a conveniţei din 1929.

UNIUNEA SOVIETICĂ. Viitoarea flotă comercială va avea în 1950 un tonaj de 1.784.000 tx. faţă de 1.598.000 tx. în 1939. Pe lângă reconstrucţia şantierelor distruse în timpul invaziei germane, s'au pus în construcţie încă două la marea Baltică şi cea Neagră. S'a terminat de asemenea un doc plutitor de 50.000 tone cu 24 grui de 50—140 tone.

— Legătura dintre U. R. S. S. şi America începută în 1945 cu „Alexander Suvarov" pe ruta Odessa—U. S. A. a sporit anul acesta cu o linie între Leningrad şi America de Sud şi cea de Nord, iar alta între Leningrad-Stokholm-Copenhaga.

ANGLIA. La 16 Octombrie au fost lansate le Belfast vapoarele „Edinburgh Castle" şi „Pretoria Castle" pentru linia Anglia—Africa de Sud, cu următoarele caracteristice: lungime 228,25 m., 25,25 lărgime, putând lua 250 pasageri de clasa I-a şi 500 de cabină.

U. S. A. In congresul Statelor Unite s'a propus de senatorul Breaste să se dea 20 milioane tone nave de comerţ ţărilor europene, din cele 40 milioane construite în timpul războiului şi care ruginesc în port. „E de preferat — a spus senatorul — să le trimitem vapoare cu care noi nu avem ce face, decât oţel şi dolari".

CANADA. Statul canadian a vândut până acum 166 vapoare din cele 170 construite în timp de război, — cu condiţia ca ele să rămână înregistrate tot în Canada, iar echipajele să fie canadiene.

2. **Criza în construcţiile navale.**

Criza financiară în Anglia a început să-şi arate efectele în materii de construcţii navale. Constructorii navali britanici nu vor mai fi, în curând, în măsură să accepte comenzi de nave din străinătate din cauza preţurilor mereu în urcare a oţelului şi a altor materii prime. Apoi concurenţa străinătăţii este în creştere. Astfel, Suedia este, în măsură să facă construcţii mai eftine. Italia, pe de altă parte, cu ajutorul american, face o concurenţă acerbă capitalului englez. De curând Banca de Import-Export din Washington a acordat un împrumut de 5.800.000 dolari, şantierelor navale italiene pentru a le permite să achiziţioneze instalaţii şi materii prime, bineînţeles tot din Statele-Unite.

3. **Franţa.**

Ajutorul american acordat Franţei, se face în schimbul aurului pe care Franţa trebue să-l cedeze. Astfel se anunţă că vasul **Fort de France** a transportat la 1 Octombrie a. c. aur în valoare de 22,7 milioane dolari, la 7 Octombrie a. c. vasul **Orégon** a transportat aur în valoare de 29 milioane dolari şi la 16 Octombrie vasul **De Grasse** a dus o cantitate de aur în valoare de 11,9 milioane dolari. Numai în cursul lunei Octombrie a. c. Franţa a vărsat deci Statelor Unite, în schimbul ajutorului acordat, aur în valoare de 63,6 milioane dolari.

Flota comercială franceză este în plină reconstrucţie. In luna Octombrie s'au cumpărat 11 petroliere, iar 8 cargoboturi au fost lansate în şantierele din Canada, Belgia, Anglia.

— După trei ani de muncă dârză cu 115 vase ale Marinei Naţionale au fost dragaţi 20.000 Km. p. de zone minate, distrugându-se peste 5.500 mine. Azi coasta Mânecii şi a Mediteranei e liberă navigaţiei. In timpul operaţiilor au pierit 2 dragoare, 10 au fost avariate. 35 ofiţeri şi marinari au fost ucişi şi 18 răniţi, Ministerul Marinei dând cu acest prilej un ordn de zi.

— La Cannes s'a ţinut congresul Uniunei Internaţionale a Asigurării Transporturilor, la care au participat 17 naţiuni. S'a discutat problema riscurilor de război, a avariilor comune, a căror desfiinţare nu s'a admis, ci numai revizuirea regulilor din York şi Anvers. Riscurile de furt şi jaf, foarte dese dela un timp, au făcut obiectul unor ample discuţiuni de asemenea.

4. **Traficul porturilor.**

Raportul anual al autorităţilor portuare din Londra, arată că tonajul vaselor ce au utilizat acest port, a crescut cu 3 şi ¾ milioane tone faţă de anul precedent, dar a rămas cu 28 milioane de tone mai puţin decât înainte de război.

Totalul tonajului vaselor intrate şi ieşite în portul Londra, fără a socoti navele de război sau cele afectate transporturilor militare, a variat între anii 1938 şi 1947 după cum urmează :

1938 . . . 62.949.744 tone	1943 . . . 14.665.170 tone
1939 . . . 62.085.840 tone	1944 . . . 18.703.909 tone
1940 . . . 46.070.103 tone	1945 . . . 33.353.992 tone
1941 . . . 20.114.208 tone	1946 . . . 31.017.310 tone
1942 . . . 17.529.591 tone	1947 . . . 34.811.540 tone

Din această variaţie se deduce că portul Londra, este încă departe de a ajunge la traficul din 1938, deşi anul 1947, apare cu puţin îmbunătăţit faţă de 1945 şi 1946.

Una din cauzele care împiedică un trafic normal este şi menţinerea sortajului lucrului şi mărfurilor ce au fost acumulate în timpul războiului. Acest stocaj, uşura în timpul războiului transporturile efectuate în convoaie potrivit nevoilor teatrului de operaţiuni, astfel că se ambarcau după destinaţia dată convoiului, una, sau câteva categorii de materiale.

Această repartizare a mărfurilor, constitue însă astăzi, un impediment serios la repunerea în funcţiune a mijloacelor de încărcare şi descărcare din docuri, cu toate sforţările depuse de Ministerul Muncii, care a fost nevoit să cheltuiască sume mari, pentru a face faţă nevoilor comerciale.

5. **Taifun.**

Un puternic taifun a bântuit la finele lunei Octombrie în M. Filipinelor. In timpul acestui taifun s'a scufundat vasul **Sevilla,** sub pavilion filipinez, iar vasele fiipineze **Capitan Pandoy** şi un remorcher au fost aruncate de furtună pe coasta insulei **Samar** la **Katbalogan.**

Coresp.

MIRAJ

Trei pipe, o icoană şi-o ghitară
S'au întâlnit în mica mea cabină;
Cu ele stau de vorbă 'n orice seară
Când chipuri dragi în mintea mea se 'mbină —
S'au încrustat în rostul fiinţei mele
Şi'n amintirea multora femei :
Trei pipe mici, trei splendide lulele,
Ghitara şi icoana din Sidney.

Când fumegă vreuna dintre pipe
Colaci de indigo sau olivină,
Mă poartă fericirea peste clipe
Şi marea către lumea ei divină —
Imi cad în gând popasurile sfnte
Din viaţa mea legată de-orice port
Şi-atâtea puerile jurăminte
Dintr'un trecut de multă vreme mort.

Iar când ghitara-mi plânge anii 'n strune
Şi chipuri dulci prin minte-mi trec în goană,
De visuri copleşit ca prin minune,
Genunchii mi se frâng către icoană —
Căci ştiu că 'ntreg norocul mă răsfaţă
Cu doruri noi ce prind să se 'nfiripe
Şi-mi port aşa pe mări pribeaga viaţă,
Ghitara, o icoană şi trei pipe...

Marian Dem-Corăbierul

CONFERINŢA SINDICALA DELA BELGRAD

(*Urmare din pag. 25*)

— Schimb reciproc de muncitori în staţiunile climaterice şi în casele de odihnă.

— Convocarea de consfătuiri periodice asemănătoare, pentru rezolvarea unora din problemele sindicale.

Apoi, consfătuirea a expediat o telegramă către Federaţia Sindicală Mondială în legătură cu situaţia din Grecia, creiată prin intervenţia imperialiştilor anglo-americani, propunând ca Federaţia Sindicală Mondială să ia iniţiativa înfiinţării comitetelor pentru ajutorarea Greciei în toate ţările şi să trimită un apel muncitorilor din întreaga lume, în primul rând muncitorilor din Anglia şi America, pentru a da sprijinul lor activ, moral şi politic în lupta de eliberare a eroicului popor grec. Telegrama mai propune să se înceapă colectarea de ajutoare financiare şi a altor mijloace materiale, pentru ajutorarea victimelor teroarei fasciste din Grecia, iar toate centrele naţionale sindicale să organizeze meetinguri de masse în care să se ceară prin telegrame şi rezoluţii ca guvernele ţărilor lor să intervină la Organizaţia Naţiunilor Unite pentru a ridica problema greacă şi a determina retragerea trupelor de ocupaţie care astăzi reprezintă principalul isvor al vărsărilor de sânge în Grecia şi isvor al unui pericol de răsboi în Balcani.

Coresp.

PAGINA INCEPĂTORILOR

SUNT FERICIT

Ultima fărâmă de soare se înecă în albastrul mării și o dungă de lumină unește cerul cu apa. Perdeaua serii se lasă încet. E liniște. Un vapor lunecă ușor pe oglinda lucie a mării. Pe punte, un tânăr ofițer își adâncește privirile către zările nemărginite...

Era într'o vară, în vacanța când a făcut prima călătorie cu vaporul, o călătorie de plăcere. Se făcuse întuneric înaintea lui și simțea că se sfârșește. A alergat în cabină și n'a mai ieșit de acolo.

— „Tu și marinar ! s'a răstit doamna Cernat, asta niciodată !"...

Terminase liceul și în sufletul lui încolțise dorința de a deveni marinar. Il chema o vrajă necunoscută, țesută în lungile nopți de veghe când își repeta lecțiile cu cartea în mână.

— „Nu-ți aduci aminte de prima ta călătorie ? Nu vezi ce plăpând ești ?". El le învățase toate acestea pe dinafară. Aceiași scenă se petrecea în fiecare zi, aceiași luptă dintre mamă și fiu, cu acelaș sfârșit.

Nici azi n'a răușit s'o convingă. A fugit în camera lui, s'a privit în oglindă... — Și ce-i dacă-i slab? Ei și? Am să reușesc, am să reușesc ! s'a trezit strigând. — Na ! și a lovit cu pumnul în dulap, să-și descarce năduful. Și-a privit mâna, îi curgea sânge din nodurile degetelor. Ce piele subțire avea ! L-au podidit lacrimile...

Își lăsase în urmă o mamă desnădăjduită și neîncrezătoare în isbânda lui. Luptase cu firea și cu el însuși. Se stăpânise să nu cadă atunci când îl apucase ameteala în vârful catargului. Și-a adunat toate puterile, numai să răușească. Marea îi devenise prietenă, nu-l mai impresiona decât frumusețea ei. Privea soarele care se năștea și se îngropa în ea și sub soarele acesta se născuse un alt om, un om cu voință. Din băiatul plăpând, un marinar vânjos. Nu mai era fiul mamei, era fiul mării.

Isbânda fusese de partea lui.

Pe punte era liniște. Luna își împletea razele de argint în unda mării, o stea licărea în întuneric...

— „Nu mai plânge mamă, sunt fericit !"

GRIGORESCU RUXANDA
elevă

HUMOR

I

Doi scoțieni naufragiază în plină mare. Agățați amândoi pe o scândură îngustă, se luptă de multă vreme cu valurile furioase. Unul din ei la capătul puterilor, strigă în desperarea sa :

— Dumnezeule atotputernic, dacă mă scapi, îți promit să...

In acest moment celălalt îl întrerupe...

— Așteaptă, nu promite încă nimic, eu văd pământul.

II

Pe un vechi remorcher, cu personal turcesc, care trebuia să plece într'o cursă, a avut loc următorul schimb de cuvinte între comandantul aflat pe comandă și mecanicul din camera mașinilor :

Com : Marafet azâr ?

Mec : Marafet bocluc.

Com : Sictir marafet !

Pe limba noastră, aceasta înseamnă :

— Mașina este gata ?

— Mașina are o avarie.

Răspunsul ultim al comandantului necăjit nu mai este nevoie să fie lămurit.

III

Nava este ancorată în radă.

Doi marinari eșiți din cart se odihnesc pe teugă, prăjindu-se la soare și admirând un banc de scrumbii ce se joacă pe lângă vapor în evoluții grăbite.

Deodată fochistul Nae întreabă :

— Ia spune tu mă Vasile, dece sunt peștii muți ?

Timonierul Vasile rămâne un moment nedumerit. Dar curând, curând se luminează la față.

— Păi bine mă Nae, e foarte simplu. Ia intră și tu în apă și încearcă să vorbești, poți ?

CARȚI ȘI REVISTE

● RUSU MAKLAI de *S. Markov,* editura „Cartea Rusă". Este vorba de blândul și curagiosul explorator *Mikluho Maklai,* poreclit de papuașii din Noua Guinee, în mijlocul cărora a trăit, „TAMO-RUS", — „omul rus".

Născut la Borovici, în ținutul Novgorod la 5 Iulie 1846, după ce termină liceul la Petersburg, se duce la Iena, unde urmează medicina și însoțește pe marele Haeckel în explorarea adâncurilor din Madeira, pornind apoi singur spre a cerceta peștii și bureții din marea Roșie. In 1869 ia contact cu marele savant darvinist rus Bär care îi aprobă planurile de a cerceta în Noua Guinee viața papuașilor, fără teamă că va fi mâncat de acele triburi canibale.

In 1870 pornește cu corveta „Viteazul" pusă la dispoziție de societatea de Științe Naturale Rusă. După scurte opriri în insulele Canare, la Rio de Janeiro, Valparaiso, trece prin strâmtoarea Magelan, vizitează insula Paștilor, Tahiti, Samoa, preocupările științifice fiind umbrite de tristele constatări asupra efectului civilizației asupra băștinașilor, socotiți ca de rasă inferioară: „jandarmi, poliție, închisori, cârciumi și bordele, subjugarea materială a locuitorilor, reduși la mizerie și sclavie".

Debarcă în Noua Guinee întovărășit de un marinar suedez de pe baleniere și un polinezian. Cunoștința cu papuașii se face repede: „să-și ia revolverul cu el? Nu! Plecă spre sat numai cu carnetul de note și mici daruri în buzunare. Papuașii ascunși după arbori începură să tragă cu săgeți, care treceau pe lângă urechile lui, ca să-l sperie. Alții agitau sulițele spre pieptul lui. Drept răspuns își desfăcu șireturile de la ghete, se culcă pe o rogojină și adormi. Când se trezi, papuașii fără arme stau în jurul lui. Le împărți daruri și se îndreptă spre coliba lui. Prietenia se închegase, iar vestea neînfricării lui se răspândi, înflorindu-se cu ideia că ar fi nemuritor, că ar fi picat din lună, etc. Cum era foarte discret, nu se vâra cu sila în intimitatea lor, satele se întreceau să-l atragă spre a se stabili printre ei, oferindu-i chiar neveste. Reușind a împăca între ele două sate ce se urau, s'ar putea spune că a fost întemeetorul școalei de omenie printre canibalii din Oceania.

După o ședere fructuoasă în documentări științifice, își părăsi prietenii făgăduindu-le că se va reîntoarce în golful Maklai, botezat cu numele său. In drum poposi la Tidor din insula Halmacher, apoi în insula Celebes. printre negritoșii din Manila, la Hongkong, Singapore, Batavia, unde stătu 7 luni spre a-și pune la punct materialul.

In 1873 studiă insula Amboine cu cele 780 de specii de pești, de aci străbătu de două ori Malacca spre a afla viața *Orang-utanilor* ce trăiau în copaci.

In 1876 pornește spre Celebes, se oprește la Jap din Caroline și revine la coliba sa, unde e primit cu toată căldura. Dela el aflăm că băștinașii din Caroline sunt marinari neîntrecuți, cu școli de navigație, unde bătrânii lupi de mare împărtășesc copiilor noțiuni de geografie și de astronomie, schițându-le hărți pe nisip, cu pietricele și scoici. In 1877 plecă din nou spre Java, apoi în Europa, unde încercările lui de a stabili centre rusești în Oceania nu au găsit ecoul dorit.

După mai multe călătorii la Berlin, Paris, Scoția, ajunge la Wladivostoc, de unde se îmbarcă într'o escadră rusă și se îndreaptă spre coliba lui, — dar găsește numai mizerie, populația fugită, îngrozită de albii civilizatori, în special de tendințele imperialste germane, susținute de Bismark cu mari fonduri, — pe când eroul nostru se sbate în mizerie și datorii.

Imbătrânit, cu fața suptă, revine în țară, cere ca Rusia să recunoască independența coastei Maklai și dreptul Papuașilor la viață liberă, — dar neobositul „Tamo-Rus" își pierde în zadar timpul în sălile de așteptare ale ministerelor. In 1886 toate visele lui sunt risipite, propunerile lui îngropate de țar, marele stat major, diplomații, amiralii, financiarii, servind de ciocli.

Acest mare explorator, al cărui scop principal era cunoașterea omului, o cunoaștere liberă de orice părere preconceptă și de orice idei de superioritate rasială, se stinge în 1888, scriind cu mână tremurândă de muribund *„Indigenii din Noua Guinee protestează împotriva alipirei lor la Germania..."*.

Pe lângă neobositul cercetător, care căuta caractere umane în orice ființă umilă, într'un Negru prigonit în Filipine, într'un Oran malaez, în Mikronezienii și în Papuașii de pe coasta Maklai, — a fost și un mare umanist!

Traducerea d-nei Alla Beklemișev pune la îndemâna noastră pe lângă o biografie interesantă, și istoricul dramatic al tuturor localităților cercetate de Maklai, Tamorusul adorat de canibali.

● ZIARUL ȘTIINȚELOR ȘI AL CĂLĂTORIILOR, care răspândește lumina în masele populare, în special ale tineretului, nu putea fi lipsită și de articole în legătură cu navigația, căci nu știm ce disciplină nu se leagă indirect cu viața de mare.

Astfel în ultimele numere apărute în Octombrie și Noembrie găsim articolul *„sonarul, exploratorul mărilor"* care alături cu radarul aduce o nouă contribuție la siguranța în navigație, măsurând prin ecoul undelor ultrasonore depărtarea dintre navă și un obiect solid. O simplă apăsare pe un buton și în câteva secunde o lampă se aprinde în dreptul unei gradații, dând fie adâncimea fundului mării, fie depărtarea unui munte de ghiață, fie existența unui banc de pești, fie descoperirea unei epave sau submarin.

In numărul 38 un alt articol *„Către marile adâncuri"* ne vorbește de explorarea adâncurilor cu un vas special „batisfera" în care se va îmbarca vestitul savant bel-

gian *Piccard*, care dela cei 21 kilometri la care a ajuns în stratosferă, intenţionează a ajunge la cei numai 9 ai oceanelor.

● DRMUL GLORIOS AL CONSOMOLULUI de *M. I. Kalinin*, fost preşedinte al Sovietului Suprem al U. R. S. S. care, cu prilejul celei de a 20-a aniversare a Uniunei Tineretului Comunist din Uniunea Sovietică, a ţinut să arate faptele acestui tineret atât în timp de pace, prin disciplina şi zelul depus pentru sporirea producţiei în uzine şi la ţară, cât şi în timpul războiului civil şi cel trecut, pe front, şi ca partizani, pregătind cadrele „pentru ca în momentul maturităţii să se dovedească la înălţimea situaţiei".

Din punctul nostru de vedere, adică cel marinăresc, aflăm (paq. 14) că *„Luând sub patronajul său FLOTA NAVALĂ, Consomolul a scris una din paginile cele mai strălucite ale istoriei sale.* Acest patronaj nu se manifestă numai prin influenţa politică pe care o exercită asupra flotei, ci şi prin faptul că *el completează cadrele flotei navale de război"*.

O uniune tinerească luând sub protecţia sa marina ţării respective! Iată un exemplu frumos de dragoste şi interes pentru multiplele probleme în legătură cu apele naţionale şi teritoriale, probleme ce fac tocmai obiectul principal al Ligii Navale, adresându-se în special tineretului.

● ENERGIA ATOMICĂ de inginer *Emil Geles*, editura Cartea Rmânească.

O carte de actualitate, datorită unui marinar, care a ştiut să traseze drumul şi să conducă nava, strecurându-se printre stâncile aride ale teoriei, astfel că cititorul nu este numai iniţiat în tainele constituţiei atomice, dar se simte antrenat spre binefacerile rezervate omenirei de această energie.

In prima parte a lucrării suntem introduşi în sâmburele materiei şi formele energiei: atomul lui Rutheford, al lui Bohr, electronii, constituţia nucleului, transmutaţiile până ce ajungem la fărâmarea atomică şi energia desvoltată.

In partea doua pornim spre cucerirea energiei atomice, plimbându-ne prin laboratoarele, devenite uzine, ce ne pregătesc nefericita surpriză a *bombei atomice*.

Ultimul capitol ne face să întrezărim aplicaţiunile practice: la vapoare şi avioane, în chimia biologică, transmutarea elementelor, crearea de elemente noui şi închee cu cuvintele:

„Prin fărâmarea nucleelor atomilor de hidrogen, omul ar dispune de un nesecat izvor de energie.

„Să nu uităm însă că el s'ar putea găsi atunci în situaţia ucenicului vrăjitor, care prin cunoştinţele căpătate dela stăpânul său, a reuşit să deslănţue apele, dar nu a mai ştiut nici cum să le stăpânească, nici cum să le oprească".

● ANALELE ROMÂNO-SOVIETICE, buletinul de ştiinţă şi filosofie al Institutului de Studii Româno-Sovietice, ţine un loc de frunte printre revistele ce apar la noi, atât ca prezentare, cât şi prin conţinutul variat şi robust.

In Nr. 7 (Septembrie-Octombrie), după un scurt editorial în legătură cu a 30-a aniversare a revoluţiei din Octombrie, găsim un articol *„Energia atomică şi eliberarea ei"* în care autorul, d. *I. Frenkel* face o analiză amănunţită şi riguros ştiinţifică a problemelor şi perspectivelor energiei atomice.

D. C. N. Ionescu, profesor la facultatea de Farmacie din Bucureşti ne vorbeşte despre viaţa şi opera lui *Dimitri Ivanovici Mendeleiev*, dăruitorul faimosului sistem periodic al elementelor, om de ştiinţă şi filosof social în acelaş timp. Articolul *„Genetica"* datorit d. *T. D. Lasenco* arată înrâurirea mediului şi importanţa agrobiologiei asupra factorilor ereditari.

Compatriotul nostru *„Dr. Victor Babeş şi rolul lui în evoluţia microbiologiei contemporane"* dă prilej savantului *S. D. Moscovski* să facă un elogiu ştiinţific aceluia care a parcurs „drumul glorios dela masa de disecţie şi eprubete, la elaborarea măsurilor în masă, pentru combaterea bolilor infecţioase".

Un articol de actualitate este *„Inflaţie şi Stabilizare"* de *Eugen Varga* membru al Academiei de Ştiinţe din U. R. S. S. Iar *Războiul Crimeei* de alt academician, d. *E. V. Tarle* ne aduce în continuare documente inedite, care interesează istoria ţărei noastre.

Mai citâm: „Dreptul penal comparat româno-sovietic" de d. Radu Manolescu: „Tipul şi structura lecţiunii" de S. V. Ivanov: Fapte şi comentarii; variate dări de seamă; bibliografie.

● SCIENCE ET VIE, în haină mai modestă decât eram obişnuiţi, a început să ne revină, cu conţinut ştiinţific tot atât de interesant de aplicarea la viaţa modernă a ştiinţei. Citâm printre atlele: rachetele ajută decolarea avioanelor: *bulldozerele*, giganticele maşini cu care s'au executat şosele strategice în câteva luni, în loc de zeci de ani; încălzirea prin termopompe, etc.

Coresp.

DIN VIAȚA FILIALELOR L. N. R.

Reorganizarea filialei Constanța.

Din corespondența primită, reese că filiala Constanța se găsește în plină reorganizare.

In ultimii ani activitatea acestei filiale, care ar trebui să fie prima pe țară, a fost foarte redusă.

In prezent, conducătorii organizațiunilor sindicale, autorităților militare, societăților de navigație, etc., iubitorii de apă și navigație, care înțeleg și apreciază scopul Ligei, își dau tot concursul, pentru a face în portul Constanța, cea mai puternică filială a Ligei Navale Române.

In ziua de 22 Noembrie 1947, în conformitate cu adresa Centralei L. N. R. București, Stancu Marin, Secretarul Consiliului Județean Sindical, întrunește o adunare la care iau parte membri vechi ai Ligei precum și reprezentanți ai Soc. Sovromtransport, Sindicatul Marinarilor Civili, Direcțiunea Porturilor Maritime, Grupul Navelor, Căpitănia Portului Constanța, S. M. R. Banca Națională, etc.

Se citește adresa Centralei L. N. R. București, după care Stancu Marin, face o expunere a situației actuale a filialei Constanța.

Din expunerea făcută, se constată că filiala Constanța, în ultimii ani, a dus o activitate lipsită de importanță, aproape inexistentă.

Se procedează la constituirea unei Comisii Interimare, care să gireze activitatea filialei.

In această Comisie sunt aleși de către adunare, următorii membri :

1. Stancu Marin, Secretarul Consiliului Județean Sindical,
2. Mitrofan Nicolae, Director Sovromtransport,
3. Vasilov Grigore, Președintele Sindicatului Marinarilor civili,
4. Cuzmin Ion, Șeful Serv. Technic S. N. C. Sovromtransport,
5. Ing. Chirilă, Director Direcțiunea Porturilor Maritime,
6. C-dor Eftimescu Ion, Comandantul Litoralului Maritim,
7. C-dor Grecescu Emil, Comandantul Grupului Navelor,
8. Cpt. C-dor Popovici Eneea, Căpitanul Portului Constanța,
9. Lt. C-dor Tudor Nicolae, Comandant secund pentru educație la C. L. M.,
10. Stoenescu, Directorul Băncii Naționale,
11. Insp. Knapp, Inspector S. M. R.,,
12. Bălțatu Nicolae, maistru militar,
13. Cpt. C-dor, Stoian Ion, Comandantul Școlilor Marinei.

Se trece apoi la alegerea prin vot a biroului executiv.

Se aleg Domnii :

Președinte : Mitrofan Nicolae,

Secretar General : Lt. C-dor Tudor Nicolae,

Membri : Cuzmin Ion și Bălțatu Vasile, care îndeplinește și funcția de secretar adjunct al Ligei.

Se hotărăște căutarea imediată a unui sediu, prin mijloacele proprii ale filialei.

Pentru ziua de 27 Noembrie, se fixează întrunirea Biroului executiv.

Prin alegerea în această Comisie, a reprezentanților celor mai importante instituții și organizații din Constanța, se prevede o desvoltare rapidă a filialei L. N. R. și o activitate rodnică, pentru propagarea dragostei de apă și de marină.

Nu ne îndoim, că în curând filiala Constanța, va deveni prima filială a Ligei Navale Române, în primul port al țării, pentru felul cum a procedat până acum la reorganizare, putând fi dată ca exemplu celorlalte filiale.

Filiala Buzău.

In ziua de 5 Octombrie 1947, a avut loc adunarea generală extraordinară a membrilor Ligei Navale Române din filiala Buzău, având la ordinea de zi : Raportul Comitetului de Direcție asupra mersului filialei, bilanțul și contul de profit și pierderi până la 15 August a. c., raportul cenzorilor și diverse.

D-l Președinte al filialei, profesor Mihail Popa, aduce la cunoștință adunării hotărârile luate la București în adunarea extraordinară a Ligei Navale Române, cu privire la modificarea statutului ei, astfel ca să se adapteze necesităților actuale de viață ale poporului român. Propune ca după primirea acestor statute dela București, să se convoace o nouă adunare, urmând să fixeze planul de activitate în conformitate cu nouile directive.

D-l Holder, secretarul filialei, dă citire raportului Comitetului de Direcție al Ligei care este aprobat de adunare, aprobă contul de gestiune și după raportul cenzorilor se dă descărcare Comitetului de Direcție.

Activitatea filialei este în prezent mai redusă din cauza lipsei de fonduri. Totuși s'a continuat cu propaganda în școli și Comitetul de Direcție depune eforturi pentru activarea mersului filialei.

In această activitate, secretarul filialei, D-l Holder, s'a evidențiat în mod deosebit, lucru pentru care D-l Președinte al filialei îi mulțumește în numele membrilor Ligei.

Filiala Brașov.

Prin interesantele concursuri literare și de desen, organizate de către D-l Col. Petrescu, filiala Brașov a fost prima pe țară.

In prezent, activitatea este mai redusă, din cauza lipsei de fonduri, propagandei și a unui local corespunzător.

Este necesar să se formeze o Comisie Interimară din care să facă parte oameni cu dragoste de apă și de scopul Ligei. Sunt indicați profesorii școlilor din localitate deoarece în cea mai mare măsură activitatea este desfășurată de elevi.

Filiala Brăila.

Din corespondența ce ne-a parvenit dela Brăila, reese reorganizarea acestei filiale, până azi, redusă ca activitate.

Pentru desvoltarea organizației și pentru propagarea vieții pe apă în rândurile tineretului brăilean, filiala își propune să ia contact cu șefii autorităților, Soc. de navigație și sindicatelor locale de port, precum și cu responsabilii culturali din U. T. M. și U. T. I., astfel urmând a se face masive înscrieri de noui membri și a se îndruma activitatea filialei pe calea spiritului marinăresc democrat.

Coresp.

LIGA NAVALA ROMANA

SEDIUL CENTRAL: STRADA WILSON Nr. 15, BUCUREŞTI II

Vă iubiţi ţara!

Vă sunt dragi apele noastre, râuri, fluvii, marea?

Aveţi dragoste şi admiraţie pentru marinarii noştri?

Intraţi în rândurile Ligei Navale Române care luptă pentru desvoltarea în mare a spiritului marinăresc democrat, pentru dragostea de apă şi pentru îndrumarea şi încurajarea navigaţiei.

Fiecare membru cu cotizaţia la zi, primeşte gratuit revista Marea Noastră, organul Ligei Navale Române.

Elevii, ucenicii, muncitorii, studenţii, ostaşii, militarii până la gradul de locotenent, funcţionarii până la gradul de Şef de secţie vor plăti:

Taxa de înscriere	**Lei 50**
Cotizaţia trimestrială	**Lei 60**
Cotizaţia anuală	**Lei 240**

Militarii dela gradul de locotenent şi funcţionarii dela gradul de Şef de secţie în sus vor plăti:

Taxa de înscriere	**Lei 100**
Cotizaţia trimestrială	**Lei 120**
Cotizaţia anuală	**Lei 480**

Donatorii unei sume dela 2000 lei în sus se consideră înscrişi şi cotizanţi nemai plătind nici un fel de taxă, nebucurându-se însă de dreptul de a fi aleşi în forurile de conducere în alte condiţii decât ceilalţi membri obişnuiţi, sau având alte beneficii suplimentare.

PUBLICAŢIILE LIGEI NAVALE ROMÂNE

Tabloul Bricului Mircea . . . . . Lei	**100**
NOSTROMO: Vocabular Nautic . . . . . „	**50**
NOSTROMO: ABC marinăresc în cinci limbi . „	**120**
BILCIURESCU: Thalassa — versuri . . . . . „	**100**
C. NEGRU: Aspectele mării şi viaţa marinarilor pe întinsul apelor . . . . . „	**100**
DELATYRAS şi S. PREAJBA: Nuvele marinăreşti „	**100**
L. N. R.: Vâslitul . . . . . „	**60**
Dr. WEINBERG: Omul şi Oceanul . . . . . „	**40**
L. N. R. Ziua apelor . . . . . „	**50**
A. CULEA: Aventurile lui Runcan . . . . . „	**100**

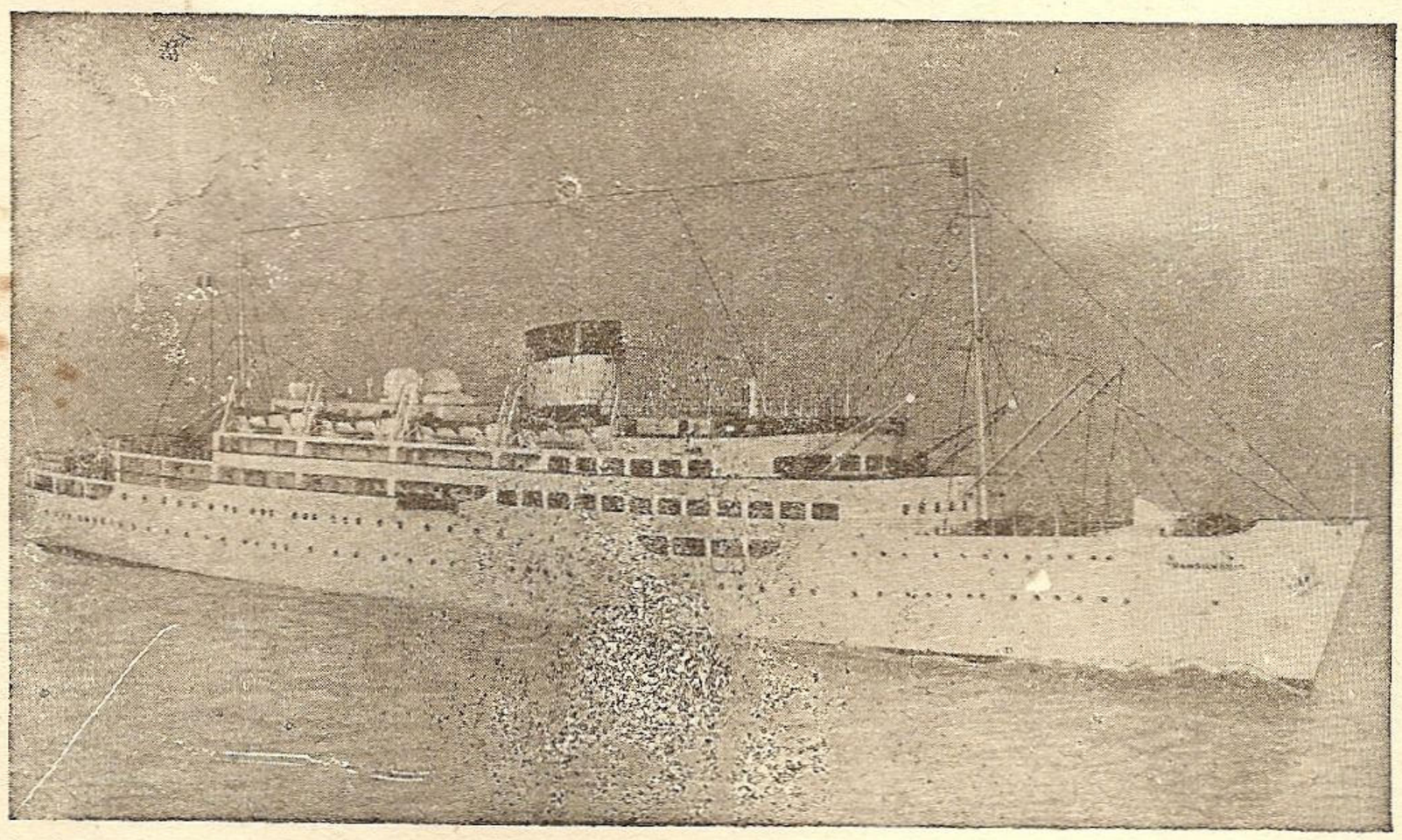
S.R.T.

SOCIETATEA DE NAVIGAȚIE ROMÂNO-SOVIETICA

SOVROMTRANSPORT

STRADA POVERNEI No. 1

BUCUREȘTI



EXECUTA TRANSPORTURI PE DUNARE CU ȘLEPURI ȘI TANCURI PETROLIFERE

Remorcaj propriu, linii regulate de pasageri între porturile Danubiene române

SOCIETATEA EXPLOATEAZA MOTONAVA DE LUX

TRANSILVANIA

VASUL MIXT s/s ARDEAL, M/n FREIDERICH ENGELS ŞI BEREZINA

CARE EXECUTA CALATORII INTRE PORTURILE MARII NEGRE ŞI MEDITERANA

Serviciul Maritim, telefon 1.28.58 — **Informații, telefon 1.03.41**

Serviciul Fluvial, „ 2.72.66 — **Centrala, „ 1.03.43**

„ANCORA"

COOPERATIVĂ MARINĂREASCĂ DE PRODUCŢIE

Reparaţiuni şi construcţii navale, amenajări de imobile, electrice, metalurgie şi tehnice diverse.

SEDIUL CENTRAL: CONSTANTA PORT.

TEL. 1109—1210.

„TUDOR"

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA

PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

Fabrica şi biroul central: BUCUREŞTI II, Calea Dorobanţilor 105 — Telefon: 2-04-36

Adresa telegrafică: „FABRICATUDOR"

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI,

IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE

ACUMULATORI STAŢIONĂRI

pentru uzine, substaţiuni şi tramvaie electrice / staţiuni telegrafice şi telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

ACUMULATORI DE TRACŢIUNE

pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automotoare de căi ferate / automobile electrice / căruciоare electrice / bărci electrice etc.

ACUMULATORI „VARTA"

pentru luminatul şi pornirea automobilelor / radiofonie / telefonie / laboratorii / lămpi de mână etc.

La cerere studii, proiecte şi oferte fără plată prin inginerii specialişti ai societăţii

„STANDARD-GRAPHICA" S. A.

Preţul Lei 40.—